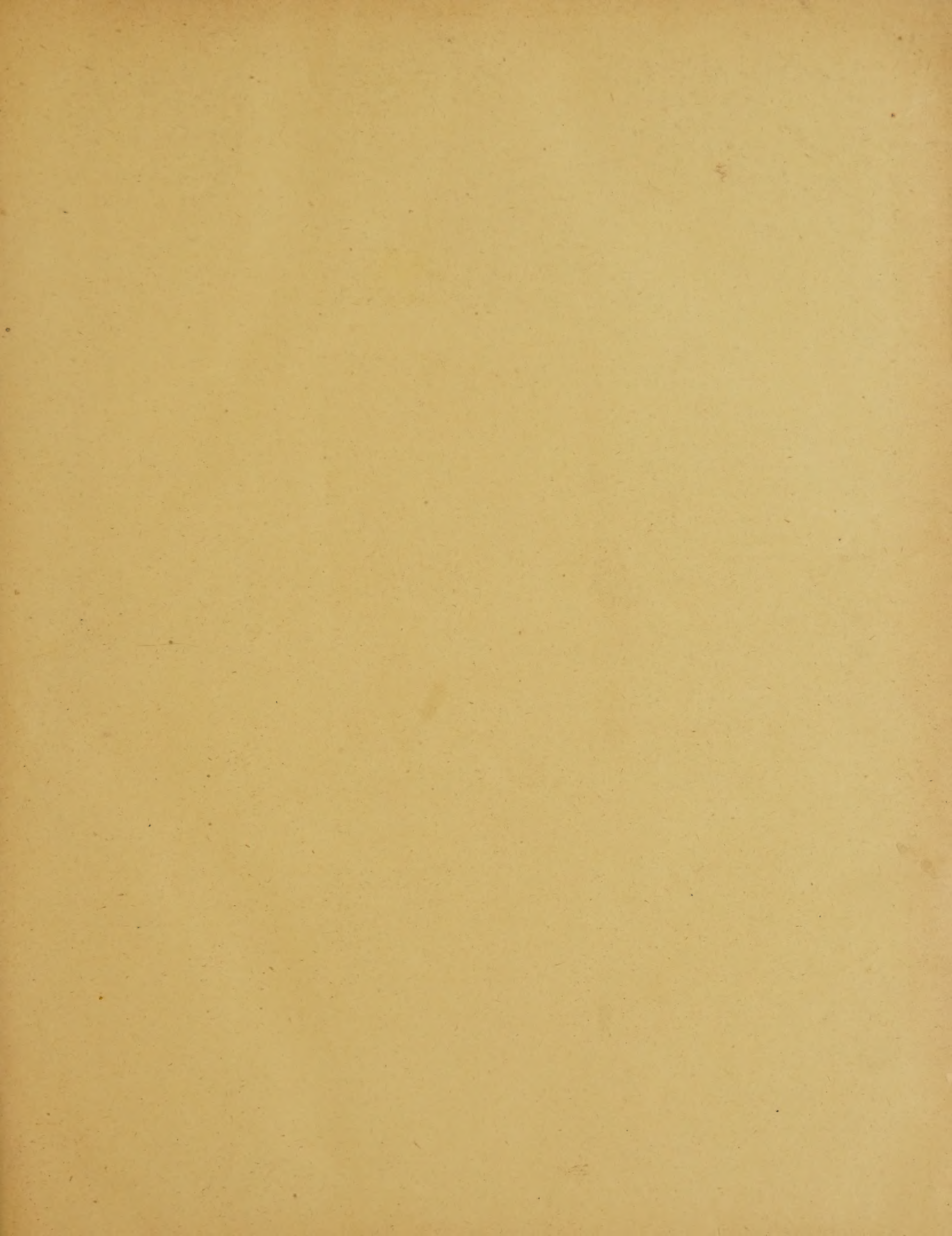
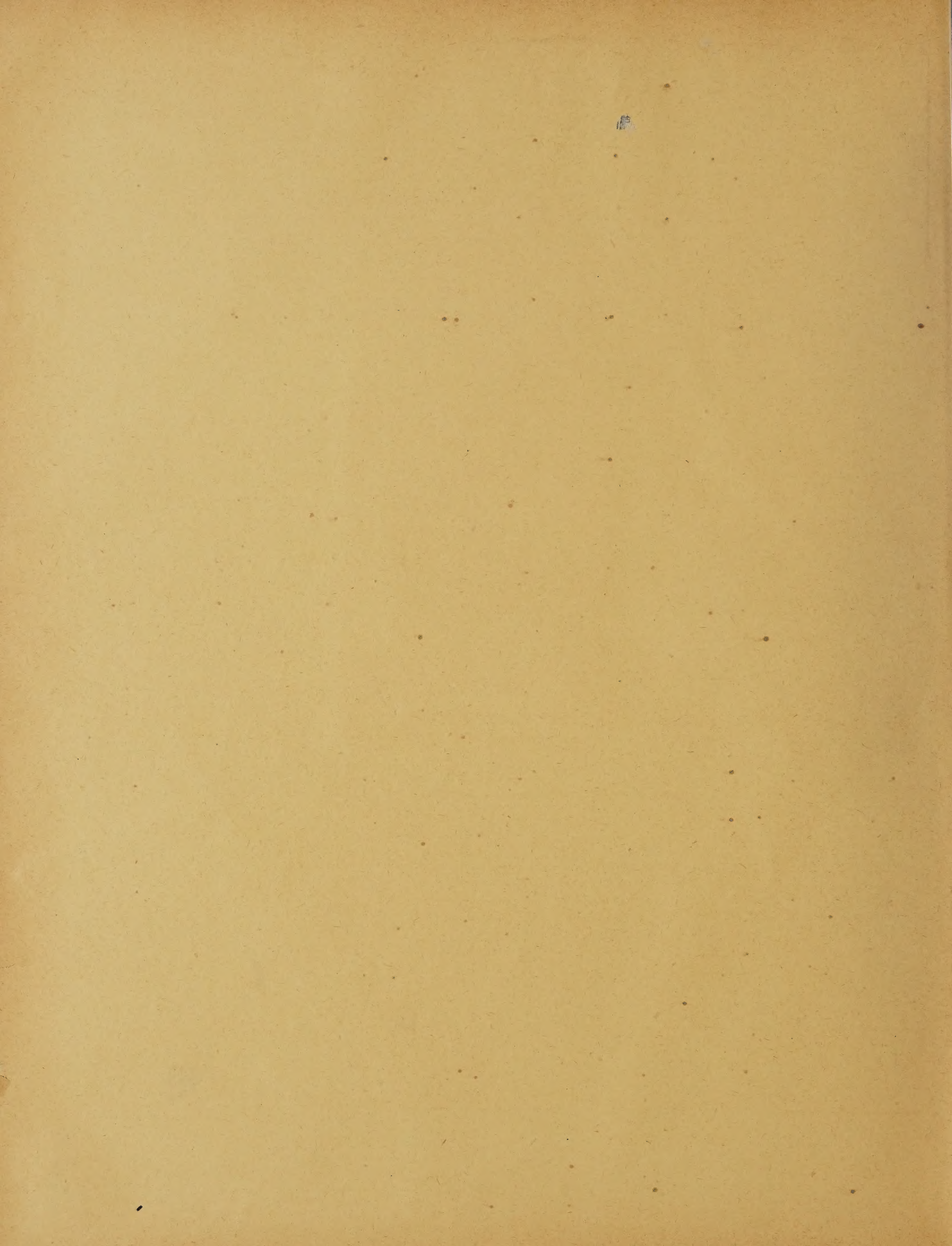






No. 50. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

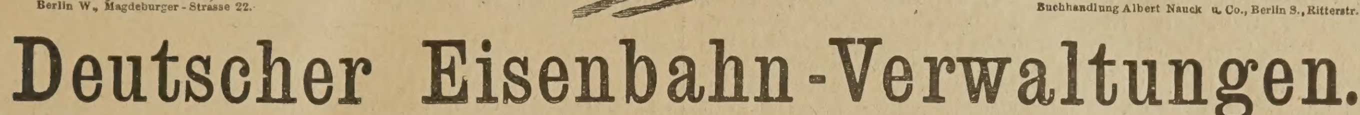
Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 28. Juni 1884.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 21. Juni 1884.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Die Eisenbahn-Verhältnisse in Deutschland und in Oesterreich-Ungarn.*)

Die vor wenigen Tagen für das Jahr 1882 erschienene Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen enthält auch diesmal wieder eine grosse Reihe von werthvollen Daten, welche nicht allein für den Fachmann ein reiches und anregendes Material zu eingehenderen Studien bilden, sondern zum Theil auch auf allgemeines Interesse Anspruch erheben können. Vor Allem fordert diese Statistik zu einer Parallele zwischen unseren Eisenbahnverhältnissen und jenen Deutschlands schon aus dem Grunde heraus, weil eine Gleichartigkeit der hierfür eigentlich massgebenden Factoren und Verhältnisse, nämlich die territoriale Ausdehnung und die Bevölkerungszahl, zwischen beiden Staatengebilden besteht. Deutschland besitzt eine Flächenausdehnung von 539 816 qkm, Oesterreich-Ungarn die grössere von 622 475 qkm; dagegen ist die Bevölkerungszahl unserer beiden Reichshälften um 6 Millionen kleiner als jene Deutschlands (37 gegen 43). Die Eisenbahnverhältnisse beider Staaten weisen jedoch die weitgehendsten Verschiedenheiten auf und liefern den ziffermässigen Nachweis einer bedeutend grösseren Entwicklung Deutschlands. So z. B. beträgt die Gesammtlänge der Deutschen Bahnen 34 814 km, jene der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen nur 19 081 km, von ersteren entfallen 4 171 km auf Secundärbahnen, von letzteren 1 387 km.

In welchem Masse die Idee der Verstaatlichung in den beiden Ländergebieten zur practischen Durchführung gelangt ist, ersehen wir aus der Ziffer von 28 644 km, welche Deutschland entweder durch Kauf oder durch Uebernahme des Betriebes bereits mit Ende des Jahres 1882 erworben hatte, wodurch es schon damals über ein Eisenbahnnetz verfügte, das anderthalbmal so gross ist, als alle Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zusammengenommen, während in Oesterreich-Ungarn gegenwärtig erst 7 481 km, also nur 39 pCt. der Gesammtlänge gegenüber 80 pCt. in Deutschland dem Staatsbetriebe überantwortet sind. Einen weiteren Beweis von der hervorragenden Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland bildet auch die Thatsache, dass daselbst bereits 10 381 km (30 pCt.), in Oesterreich-Ungarn dagegen erst 1 762 km (9 pCt.) mit Doppelgleisen versehen sind. Von Interesse ist auch die Länge aller Bahnhof- und Nebengleise, welche in Deutschland 14 201 km, in Oesterreich-Ungarn dagegen 4 745 km beträgt, woraus sich ergiebt, dass für jeden Kilometer currente Bahnstrecke eine weitere Gleislänge von 408, beziehungsweise 299 m für die Anlage der Bahnhöfe etc. erforderlich ist. Die Kosten, welche die Herstellung der Bahnen erfordert hat, belaufen sich in Deutschland auf 4,7 Milliarden Gulden, demnach mehr als das Doppelte der von Frankreich an Deutschland bezahlten Kriegsentschädigung, und erreichen bezüglich der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die Summe von 2,6 Milliarden Gulden, welche letztere Ziffer ungefähr dem doppelten Werthe sämmtlicher Gebäude der Stadt Wien gleichkommt; im Durchschnitt stellen sich die Herstellungskosten eines Kilometers Bahnlänge in beiden Ländergebieten gleichmässig auf rund 135 000 fl.

Speciell von einer grossen volkswirthschaftlichen Bedeutung erscheint auch der bei einer Eisenbahn erforderliche Aufwand an Schwellen, von welchen nicht weniger als 28 Millionen Stück unter dem Schienennetze Oesterreich-Ungarns, 56 Millionen Stück unter jenem Deutschlands und 900 Millionen Stück unter dem der ganzen Welt eingebettet liegen; nachdem erfahrungsgemäss die Verwendungsdauer einer Schwelle acht Jahre beträgt, so beläuft sich der jährliche Bedarf in Oesterreich-Ungarn auf 3½ Mil-

*) Aus der „Presse“ mit Ermächtigung des Herrn Verfassers M. Westermayer, Oberinspector der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, entnommen.

ionen, in Deutschland auf 7 Millionen und in der ganzen Welt auf 112 Millionen Stück.

In Bezug auf die Ausrüstung der Bahnen mit Betriebsmitteln zeigt sich gleichfalls die grössere Dichte des Verkehrs in Deutschland, welches 11 330 Locomotiven besitzt, während Oesterreich-Ungarn nur über 3 660 Stück verfügt, demnach pro Kilometer 0,32 Stück auf Deutschland und nur 0,19 Stück auf Oesterreich-Ungarn entfallen. Jede dieser Locomotiven hat rund 30 000 km innerhalb eines Jahres durchlaufen, während alle zusammen in Deutschland 335 Millionen und in Oesterreich-Ungarn 103 Millionen Kilometer zurückgelegt haben. Für die Feuerung dieser Locomotiven hat man in Deutschland 80 093, in Oesterreich-Ungarn dagegen mehr als das Doppelte, nämlich 209 918 cbm Holz und ausserdem 3 Millionen, beziehungsweise 1,6 Millionen Tonnen Kohlen verbraucht. Der weitaus grössere Verbrauch an Holz in Oesterreich-Ungarn findet in der Thatsache seine Erklärung, dass die Lemberg - Czernowitz - Jassyer Bahn, Ungarische - Galizische Eisenbahn, Dniester- und Albrechtbahn und die Ungarische Nordostbahn noch keine Kohlenfeuerung eingeführt haben, sondern ihre Locomotiven ausschliesslich mit Holz heizen. Wird der gesammte Holzconsum auf Steinkohlenheizwerth reducirt, so stellt sich der Aufwand an Heizkraft pro 1 km Fahrt in Deutschland auf 8,87 und in Oesterreich-Ungarn auf 12,02 kg Kohle, deren Kosten sich auf 4,48 kr., resp. 7 kr. belaufen, während die Gesammtausgaben für die Feuerung der Locomotiven in Deutschland die stattliche Summe von 15 Millionen und in Oesterreich-Ungarn von mehr als 7 Millionen Gulden erreicht. Deutschland besitzt ferner 20 843 Personenwagen mit 890 941 Sitzplätzen, Oesterreich-Ungarn 7 531 Wagen mit 275 024 Plätzen, welche bewegt, eine nicht mehr als 24 pCt. Ausnutzung erfahren haben. Nimmt man das Durchschnittsgewicht eines Personenwagens mit 10 t an, so entfällt bei voller Besetzung des Wagens eine Tara von 234 kg in Deutschland und von 273 kg in Oesterreich-Ungarn auf jeden Reisenden; nachdem jedoch die Ausnutzung der bewegten Sitzplätze nur zum vierten Theil erfolgte, so musste für jede beförderte Person das Vierfache dieser todten Last, also 936 kg in Deutschland und 1 092 kg in Oesterreich-Ungarn, demnach im Durchschnitt das zwölffache Gewicht des Reisenden mitbefördert werden. Alle Reisenden zusammengenommen haben eine Distanz von 6 966 893 254 km in Deutschland und von 2 187 896 525 km in Oesterreich-Ungarn zurückgelegt, was eine Gesammtzahl von 9 154 789 779 km ergiebt, welche Länge dem 228 870fachen Umfang unseres Erdballes gleichkommt.

Die weitaus grössere Dichte des Personenverkehrs in Deutschland findet jedoch in jener Ziffer ihren richtigsten Ausdruck, welche an gefahrenen Personenkilometern auf jeden Kilometer Bahnlänge entfällt; dieselbe beträgt in Deutschland 204 722, in Oesterreich-Ungarn dagegen nur 118 239 km; der Personenverkehr ist demnach in Deutschland ein fast doppelt so dichter wie bei uns. Wenn jedoch die auf jeden Bahnkilometer entfallenden Personeneinnahmen in Deutschland nicht auch das Doppelte jener von Oesterreich-Ungarn betragen, so liegt die Erklärung für diese Erscheinung in der niedrigeren Bemessung der Tarife auf den Deutschen Bahnen. Ein Vergleich derselben mit den Oesterreichisch-Ungarischen ergiebt in der That in allen Classen bedeutende Ermässigungen gegenüber den bei uns giltigen Einheitstaxen und erreichen dieselben im Gesammtdurchschnitt die Höhe von 20 pCt. Dieses Verhältniss ist übrigens ein günstiges gegenüber den Vorjahren, in welchen die Differenz 30 pCt. überschritt.

Aehnlich wie bei den Personen stellt sich auch das Verhältniss bei den Frachten. Die Einnahmen hierfür pro Bahnkilometer sind in beiden Staaten allerdings nahezu gleich und betragen rund 9 500 fl.; in Deutschland entfällt jedoch auf die gleiche Einheit eine beförderte Last von 431 699 t, in Oesterreich-Ungarn dagegen nur 341 989; bei gleicher Einnahme eine weitaus höhere Leistung ist aber gleichbedeutend mit einer geringeren Entschädigung, d. h. mit einem billigeren Tarif, und zwar sind die Oesterreichisch-Ungarischen Tarife um 25 pCt., also um ein Viertel theurer, als jene Deutschlands, wie aus nachfolgender Tabelle über den Ertrag pro Tonnenkilometer hervorgeht:

	Eilgut	Stückg.	Wagenldg.	Ueberhaupt	
Deutschland . .	10 859	6,052	1,774	2,105	Kreuzer
Oesterr.-Ungarn	10 395	5,169	2,451	2,766	„

Endlich enthält die Statistik auch noch die Anzahl der durch den Eisenbahnbetrieb getödteten und verletzten Personen; nicht weniger als 745 Personen (556 Deutschland, 189 Oesterreich-Ungarn) haben ihr Leben theils durch eigene Unvorsichtigkeit, theils durch aussergewöhnliche Bahnereignisse verloren, während die Zahl der Verletzten 2262 (1876 386) beträgt. Also im Durchschnitt täglich 2 Tödtungen und 6 Verletzungen, oder auf die Verkehrsdichte übertragen, auf je 100 000 Zugskilometer 1,12 Tödtungen und Verletzungen in Deutschland, 0,76 in Oesterreich-Ungarn.

Wir wollen an dieser Stelle der Hoffnung Ausdruck geben, dass durch fortschrittliche technische Erfindungen und Verbesserungen eine erhöhte Sicherheit des Betriebes erzielt und dadurch eine Reduction dieser Unfälle bis auf das Mass des menschlich Erreichbaren gebracht werden möge. Selbstverständlich erscheint das Bahnpersonal von diesen Unfällen in weitaus höherem Masse betroffen, als das reisende Publicum und fügen wir noch in Ergänzung der diesbezüglichen Daten an, dass in Deutschland 303 991, und in Oesterreich-Ungarn 132 473 Personen ihre Existenz dem Betriebe der Eisenbahnen verdanken, was in beiden Staaten die Bevölkerungsziffer von recht ansehnlichen Städten repräsentirt. Moriz Westermayer.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3379 vom 17. d. Mts. an alle Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut. (Begleitschreiben zu dem Protocoll der am 6. d. Mts. in Bregenz abgehaltenen Kommissions-Sitzung) (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Organisationsstatut der Oestr. Staatsbahnen.

Dieses tagtäglich erwartete Statut soll endlich dieser Tage publicirt werden. Ueber dessen Inhalt verlautet Folgendes: Der Organisation liegt die Idee zu Grunde, nicht blos den Betrieb der bestehenden, sondern auch den Bau der künftigen Bahnen von einer grossen Centralbehörde mit dem Titel K. K. General-direction leiten und controliren zu lassen. Es wird nämlich ein Theil der General-Inspection der Eisenbahnen, namentlich die Direction für Staatsbahnbauten, zur Generaldirection herübergenommen werden. Die Generaldirection wird zwar dem Handelsminister als oberster Instanz und parlamentarischem Vertreter unterstellt, im Uebrigen aber sowohl den Staatsbahnen aller Provinzen als auch dem verkehrstreibenden Publicum gegenüber als oberstes Organ fungiren. Die Generaldirection, an deren Spitze Präsident von Czedik steht, soll in drei, nach einer anderen Version in vier Sectionen getheilt werden, welchen wieder je ein Sectionsvorstand mit dem Titel eines Hofrathes vorstehen soll. Die erste Section hätte die Rechtsgeschäfte, die Personalangelegenheiten, die Buchhaltung nebst Cassa, das Materialwesen und das Secretariat zu umfassen, die zweite die Staatsbaudirection und Bahnerhaltung, die dritte Verkehr, Controle und Rechnungswesen, Werkstättendienst und Zugförderung, die vierte endlich den commerziellen Dienst und die Tarifangelegenheiten zu besorgen. Die Sectionen sollen einander coordinirt sein, bis auf die eine, in welcher der künftige Vicepräsident zugleich als Vorstand fungiren wird und als welche die Section I gilt. Es werden auch die Namen der Vorstände genannt, darunter je ein hervorragendes Mitglied des Beamtenkörpers der K. K. General-inspection und des K. K. Handelsministeriums. Zur Leitung des executiven Dienstes auf sämmtlichen gegen 6000 km umfassenden Staatsbahnen sind 11 — 15 Stellen in Aussicht genommen, welche ursprünglich Oberbetriebsämter betitelt werden sollten, während jetzt die Bezeichnung Eisenbahn - Betriebs - Direction adoptirt werden soll. An der Spitze derselben steht je ein Betriebs-Director.

(Nachschrift. Berlin, 27. Juni Abends. Nach einem soeben eingehenden Telegramm publicirt die heutige Wiener Zeitung die Organisation der Staats - Eisenbahn -Verwaltung. Speciellere Mittheilungen können wir erst in nächster Nummer bringen. Im Wesentlichen erscheinen vorstehende Notizen richtig zu sein.
Die Redaction).

Die Eisenbahn von Mostar nach Matkovic.

Die Herstellung dieser Bahn wird durch das Gesetz vom 5. Juni d. J. (R. G. B. 92) unter der (bereits eingetretenen) Voraussetzung publicirt, dass die demselben entsprechenden Bestimmungen auch in den Ländern der Ungarischen Krone gleichzeitig Gesetzeskraft erhalten. Diese Bestimmungen gehen dahin, dass für diese als schmalspurige Bahn zu bauende Bahnlinie aus den gemeinsamen Activen beider Reichshälften an Bosnien und Herzegowina ein Darlehen in der Höhe der wirklichen Baukosten bis zum Maximalbetrage von 1 700 000 fl. gegeben werde, indem die Zinsen und Capitals-Amortisationsraten dieses Darlehens aus den Betriebsüberschüssen dieser Bahn und eventuell aus den Landeseinkünften der genannten Länder zu bestreiten sind.

Eisenbahnfrachtbriefe mit eingedruckten Finanz-Stempelzeichen.

Solche Frachtbriefe werden laut Verordnung des K. K. Handelsministeriums vom 15. d. M. ab, auch von den nicht ärarischen Postämtern à 1 oder 5 kr. gegen die festgesetzte Provision verausgabt.

Betheilung der Weichenwächter-Substitute mit den betreffenden Instructionen ad personam.

Anlässlich eines vorgekommenen Falles hat die K. K. General-inspection angeordnet, dass im Sinne des Punktes der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen auch der zu einer nur kurze Zeit dauernden Stellvertretung herangezogene Substitut eines Weichenwächters während seiner Dienstleistung im Besitze der seinen Obliegenheiten entsprechenden Instructionen sein müsse. Dem gemäss ist der Substitut

eines Weichenwächters mit den Instructionen des letztern für die Zeit der Substitution ad personam zu betheilen, nachdem dieser Vorgang weder Kosten noch eine erschwerte Evidenzhaltung der Instructionen nach sich zieht.

Beförderung mehrerer Züge mit verkehrt gestellter Maschine. Eine solche Beförderung wurde von der K. K. General-inspection in der Strecke Ischl-Aussee bei den bezeichneten Zügen, wegen Mangels einer Drehscheibe in der erstgenannten Station unter den gebotenen Vorsichtsmassregeln gestattet. Als solche wurden insbesondere verzeichnet: die Nichtanwendung der kürzesten Fahrzeit, die genügende Belastung der Tenderachsen und die unbehinderte Ausschau auf das zu befahrende Gleise.

Couponbogen der Theissbahn-Actien.

Dem Talon der Theissbahn-Actie haftet nur mehr Ein Coupon an, welcher am 1. Juli fällig wird, so dass ein neuer Couponbogen ausgegeben werden muss. Nach einer Kundmachung des Ungarischen Finanzministers gelangen die neuen Couponbogen in der Zeit vom 1. Juli bis 31. December 1884 zur Ausgabe. Vom 1. Januar 1885 an werden die neuen Couponbogen nur bei der Ungarischen Staats-Centralcasse ausgefolgt werden.

Vergebung des Baues der Eisenbahn Munkacs-Stryj.

Die Direction der Ungarischen Staatseisenbahnen hat für den Bau der Ungarischen Theilstrecke der Eisenbahn Munkacs-Stryj eine Offertverhandlung ausgeschrieben. Es bezieht sich die Offertverhandlung im Wesen auf die Herstellung des Unterbaues, die Anlegung des Oberbaues und die Errichtung der Gebäude. Für diese Arbeiten ist eine Approximativsumme von 7 495 474 fl. präliminirt. Die Pläne, Kostenvoranschläge, die Vertragsbedingungen und die anderen Behelfe können bei der Bausection der Ungarischen Staatsbahnen eingesehen werden. Die Offerten sind längstens bis 17. Juli bei der Direction der Ungarischen Staatsbahnen zu überreichen.

Eisenbahneröffnungen in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1883.

Es wurden im Ganzen 886 926 km neue Locomotiveisenbahnen (gegen 823 889 km im Vorjahre) mit 158 neuen Stationen und Haltepunkten, ferner 17 Anschlüssen an die Linien anderer Bahnverwaltungen und 19 Abzweigungen von den eigenen Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte in 35 Theilstrecken, von denen 1 Eigenthum der Oesterreichischen Regierung, 5 der Ungarischen Regierung, 1 der Königlich Bayerischen Staatsverwaltung und 25 von verschiedenen Gesellschaften sind. An das Ausland wurde ein neuer Anschluss gegen Schirnding in Bayern gewonnen. Ausserdem wurde am 26. August die 7,170 km lange bereits bestehende Schleppbahn von Rokycan nach Miröschau in die Strecke Nezvestic-Miröschau der Böhmischen Commercialbahnen als für den öffentlichen Frachtenverkehr bestimmte Bahn einbezogen. Ferner wurde die der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft gehörige Strecke Brandeis-Celakowitz-Mochow, welche am 12. October 1882 für den Frachtenverkehr in Wagenladungen eröffnet worden ist, am 11. Januar 1883 dem allgemeinen Verkehre übergeben. Eine Personenbeförderung findet jedoch nur in der Strecke Brandeis-Celakowitz statt.

Eine Enquête über die Zuckerindustrie

fand beim Oesterreichischen Handelsministerium statt und verdient insofern hier Erwähnung, als sie die bedrängte Lage des Zuckermarktes ausser den diesfälligen Steuervorschriften noch den Bahnfrachtsätzen beimessen. In dieser Beziehung wiederholten die Enquêtemitglieder die bekannten Wünsche bezüglich der Eisenbahn- und Schifffahrttarife; im Zusammenhange damit empfahlen sie die Verstaatlichung einiger Bahnen in Böhmen und die Ausführung des Donau-Elbe-Canals. Die Regierungsvertreter erwiderten, dass die erreichbaren Concessionen bei den Eisenbahnen und Schifffahrtunternehmungen bereits erlangt wurden, und dass mehr nicht zu erzielen gewesen sei; das Verlangen bezüglich des Donau-Elbe-Canals, sowie bezüglich der Verstaatlichung von Bahnen gehe über den Rahmen der Zuckerenquête hinaus.

Elektrische Stadtbahn in Wien.

Bezüglich der Ausführbarkeit einer solchen nach dem Projecte der Firma Siemens & Halske fand beim K. K. Handelsministerium eine Besprechung über folgende wichtige Fragen statt. Die erste ging dahin, ob die durch die Innenstadt in einem eigenthümlich construirten Tunnel geführte Bahn mit den Strassencanälen vereinbar sei. Der Bericht des Magistrats hatte diese Frage im Allgemeinen günstig beantwortet, und die Projectanten legten, um den Beweis für die Möglichkeit zu erbringen, in der Conferenz zahlreiche Detailpläne über die erforderlich werdenden Canalumlegungen vor und setzten auseinander, dass letztere nur geringfügiger Natur seien. Sodann wurde die Frage erörtert, ob Normalspur wünschenswerth sei oder Schmalspur. Für die Normalspur hatte sich der Magistrat ausgesprochen, während die Projectanten die Schmalspur vorschlagen. Die Frage führte zu einer langen, eingehenden Discussion, wobei die Concessionswerber darauf hinwiesen, dass auch die elektrische Praterbahn schmalspurig war. Es kamen sodann noch einige schwierige Punkte der Trace zur Sprache. Es ist nämlich zum Theil nothwendig, die Bahnanlage dem Strassenprojecte der Gemeinde anzupassen. Die Concessionswerber hatten eine grosse Anzahl von darauf bezüglichen Parallelprojecten vorgeführt; nach einem dieser Projecte würde die Bahn theilweise als offene Galleriebahn geführt und auf einer kleinen Strecke eine hochgelegene Terasse bilden. Sodann kamen die ästhetischen Rücksichten zur Sprache. Die Projectanten setzten auseinander, wie sie die Construction zu bewerkstelligen gesonnen seien, und versprachen die Vorlage darauf bezüglicher Specialentwürfe. Die Concessionswerber haben auch dargelegt, dass die elektrische Bahn mit der Ausführung einer Stadtbahn im Sinne der früheren Projecte, sei es am Donaucanale oder am Wienflusse, in keiner Weise collidire, vielmehr für eine derartige Vollbahn die Möglichkeit offen halte. In der letzten Sitzung des Wiener Gemeinderathes sprach sich derselbe übrigens entschieden gegen das ganze Project aus, welches er als eine Spielerei bezeichnete.

Die Serbischen Bahnen und die Varnabahn.

Die Generalversammlung der Serbischen Bahnen hat am 16. d. Mts. in Paris stattgefunden. Die 240 km lange Linie Belgrad-Nisch ist soweit vollendet, dass deren Eröffnung gegen Anfang des Monats August stattfinden dürfte. Auch die zweite Linie Nisch-Wranja, in einer Länge von circa 100 km, ist im Baue schon sehr weit vorgeschritten, so dass auch die Verkehrseröffnung derselben noch in diesem Jahre zu gewärtigen ist. Bulgarien, das 1882 blos 30 Millionen Francs für die Varnabahn gewähren wollte, bietet heute für dieselbe 48 Millionen Francs. Baron Hirsch fordert jedoch, dass eine Fachconferenz den Kaufpreis für diese Bahn festsetze.

Ein Donauumschlag in Verciorova.

Vor wenigen Tagen hat in Orsova eine wichtige Conferenz zwischen Vertretern der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft und solchen der Rumänischen Eisenbahnen stattgefunden. Es handelt sich um die Errichtung eines Umschlagplatzes in Verciorova für die Richtung nach Rumänien und die Aufstellung directer billigerer Tarife zwischen den Hauptstationen der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft und der Rumänischen Bahnen. Die Conferenz führte zu einer Verständigung, und steht die Publication der Tarife nahe bevor. Gleichzeitig wurde mit dem Rumänischen Zollamte in Verciorova eine Vereinfachung der Zollformalitäten vereinbart, was von besonderer Wichtigkeit ist, weil die lange Dauer der Eisenbahntransporte nach Rumänien durch die Fatalitäten der Rumänischen Zollbehandlung wesentlich mitverschuldet wird.

Verladung von gefetteter Kunstwolle.

Nachdem die Verladung dieser Kunstwolle bei der anerkannten hohen Gefahr der Selbstentzündung derselben laut B.-R. nur in offenen Wagen zu geschehen hat und die Verladung in bedeckt gebauten Wagen nur bei Abgang von offenen Wagen und nachdem sich der Versender mit der Eisenbahn hierüber verständigt hat, erfolgen kann, liegt für die Bahnverwaltung keine Nothwendigkeit vor, die Verladung in gedeckten Wagen, vorzunehmen, da sie sich vor einer etwaigen Lieferzeitüberschreitung, welche bis zur Ankunft eines zu bestellenden offenen Wagens eintreten könnte, durch Einlagerung des Gutes bis zur thunlichen Verladung (laut § 55 B.-R.) schützen kann. Es ist somit nur eine Concession der Aufnahmebahn gegenüber dem Versender, wenn sie die gefettete Kunstwolle bei Mangel an offenen Wagen in bedeckt gebaute verladet. Nachdem es aber in der Wahl der Aufnahmebahn steht, ob sie die Waare in gedeckten Wagen verladen will, während die Bahnen der weitern Transportstrecke laut Nachsatz zum § 64 des Uebereinkommens zur Uebernahme solcher Wagen verpflichtet sind und dieselben wegen der hierdurch verursachten Aenderung des ursprünglichen Frachtvertrages mit dem Versender auch nicht umladen dürfen, so ist es nur recht und billig, dass die Haftpflicht für Schäden, welche aus der durch diese Verladungsart gesteigerten Gefahr der Selbstentzündlichkeit entstehen könne, nur von der Aufgabebahn und zwar rücksichtlich der ganzen Transportstrecke übernommen werde.

Verkehrsstörungen durch Ueberschwemmung.

Nach den Berichten, welche im Laufe der letzten Tage aus Galizien eingegangen sind, erscheinen sämmtliche, den westlichen Theil dieses Landes durchziehenden Eisenbahnen, sowohl die im Betriebe als die im Baue befindlichen Linien, durch die Hochwässer der Karpathenflüsse geschädigt und bedroht. Der Umfang der Schäden und Gefahr lässt sich vorläufig noch nicht beurtheilen, da einerseits der Bahnkörper einzelner Strecken überfluthet, andererseits eine allgemeine Abnahme des Wasserstandes noch nicht zu verzeichnen ist. Zunächst haben die Hochwässer bei einer Reihe der heimgesuchten Bahnen Verkehrsstörungen und theilweise auch die gänzliche Einstellung des Betriebes zur Folge gehabt. Auf der Carl-Ludwigbahn z. B. waren einige Strecken der Krakau-Lemberger Linie, insbesondere die Strecke zwischen Tarnow und Dembica, geschädigt. Am 24. ist jedoch der Betrieb in allen Punkten wieder aufgenommen. Der durch die Unterwaschungen der Eisenbahn hervorgerufene Gesammtschaden soll, nach dem „Fremdenblatt", nicht über 10 000 fl. betragen.

Wiener Stadtbahn.

Nach dem „D. T.“ hat Herr Fogerty kürzlich seine Pläne zur Wiener Stadtbahn für 150 000 fl. verkauft, und zwar an die Länderbank, welche im Verein mit der Localbahngesellschaft alsbald Section 1 des Projectes Fogerty (Franz-Josefbahn-Hauptzollamt) ausbauen will. Diese neue Constellation wird vom Minister begünstigt. Gegenwärtig finden unter den betheiligten Vertretern Verhandlungen statt. Zu den Interessenten gehört auch Fürst Wittgenstein als Vertreter des Teplitzer Walzwerks.

2. Generalversammlung der Böhmischen Commercialbahnen.

Dieselbe fand am 16. d. M. statt. Nach dem pro 1883 erstatteten Berichte umfasste die Bauthätigkeit der Verwaltung im abgelaufenen Jahre zunächst die Vollendung der Linie Libau-Bakov sammt Abzweigung Detenic-Dobrovic. Die Baulängen der vier gesellschaftlichen Linien: Nymburg-Jicin-Bakov, Königgrätz-Wostreznec, Nusle-Modran und Nezvestic-Miröschau-Rokycan betrugen mit Jahresschluss 189,399 km, hierzu kommen noch 21 im Betriebe der Bahn befindliche Schleppgleise, von denen 3 in der Länge von 2,779 km gesellschaftliches Eigenthum, die anderen 18 in der Gesammtlänge von 12,859 km Privateigenthum sind. Das Bauconto wird, entsprechend dem Ausbaue sämmtlicher concessionsmässigen Linien der Gesellschaft, mit Ende 1883 durch das genehmigte Nominal-Anlagecapital im Betrage von 12 751 100 fl. repräsentirt. Die Gesammteinnahmen der gesellschaftlichen Bahnlinien betrugen 500 426 fl., das Reinerträgniss 192 866 fl. Die Verzinsung und Amortisation des gesellschaftlichen Prioritätencapitales im Jahre 1883 erforderte den Gesammtbetrag von 312 595 fl. Gegenüber dem ausgewiesenen Nettoüberschusse ergiebt sich daher ein restliches Erforderniss von 119 729 fl., für welches der Verwaltungsrath einstweilen durch eine mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abgeschlossene Vereinbarung vorgesorgt hat. — Der Bericht wurde ohne Debatte einhellig genehmigt.

Generalversammlung der Alföld-Fiumaner Bahn.

Dieselbe fand am 18. d. M. statt und genehmigte den Rechenschaftsbericht und acceptirte ohne Debatte den mit der Regierung abgeschlossenen und an anderer Stelle reproducirten Verstaatlichungsvertrag, sowie die nothwendigen Statutenänderungen.

Ausserordentliche Generalversammlung der Südbahn.

Dieselbe fand am 19. d. M. statt. Zweck derselben war die Beschlussfassung betreffs der Uebernahme des Betriebes auf fremden Gesellschaften gehörenden Secundärbahnen, über welchen Gegenstand die ordentliche Generalversammlung nicht beschliessen konnte, nachdem die zur Beschlussfähigkeit hierüber nöthige Anzahl von Actien nicht deponirt worden war.

Wie der Verwaltungsrath berichtet, hat derselbe, geleitet von dem Bestreben, den Bau und Betrieb von Secundär-Anschlussbahnen an das Hauptnetz der Gesellschaft möglichst zu fördern, den Betrieb auf der seit lange geplanten, aber erst im Jahre 1883 zu Stande gekommenen Secundärbahn von Steinamanger nach Güns, und zwar auf die Dauer von 20 Jahren, übernommen. Die Bedingungen dieser Betriebsübernahme bestehen vorzugsweise darin, dass die Localbahn-Gesellschaft die Kosten des Baues, sowie aller später nothwendig werdenden Ergänzungs- und Erweiterungsbauten trägt, die Südbahn dagegen die sämmtlichen Betriebsausgaben gegen einen mit der Zunahme der Brutto-Einnahme fallenden Procentantheil an den Brutto-Einnahmen übernimmt, welcher Antheil jedoch mit einer Minimalziffer von jährlich 14 710 fl. excl. der Bahnerhaltungskosten, die separat nach den Selbstkosten vergütet werden, fixirt ist. Diese Minimalziffer ist derart berechnet, dass die Kosten der Südbahn-Gesellschaft für zwei Züge, welche sie in jeder Richtung verkehren lassen muss, gedeckt erscheinen. Da der Betrieb mit dem Tage der Eröffnung der Bahn (15. August 1883) übernommen werden musste, so bittet der Verweltungsrath, dem Betriebsvertrage nachträglich die Genehmigung zu ertheilen. Weiter ist die Verwaltung wegen Uebernahme des Betriebes der concessionirten Local-Locomotiv-Eisenbahn von Barcs nach Pakrac sammt Zweiglinien von Suchopolje nach Slatina und von Bastaj nach Zdenci in Unterhandlung getreten. Der Verwaltungsrath verspricht sich von dem Betriebe dieser 129,5 km langen Bahn, insbesondere nach Eröffnung der Arlbergbahn, sowohl in Betreff des Frachten- als auch des Personenverkehrs erspriessliche Resultate. Der Verwaltungsrath ersucht sonach, die Generalversammlung wolle ihn zum Abschlusse des diesbezüglichen Vertrages ermächtigen. Die Ermächtigung wurde ohne Debatte einhellig ertheilt. Ebenso wurde eine vom Verwaltungsrath vorgeschlagene, die Beschlussfähigkeit einer ausserordentlichen Generalversammlung erleichternde Statutenänderung genehmigt.

Die vierte Generalversammlung der Wien-Aspang-Bahn wurde am 20. d. M. abgehalten. Nach dem pro 1883 vorgelegten Geschäftsberichte hat das verflossene Jahr eine Steigerung der Betriebseinnahmen, insbesondere im Frachtenverkehre ergeben. Von dem ausgewiesenen Gewinne von 162 238 fl. beantragt der Verwaltungsrath, 7 815 fl. in den Reservefonds zu hinterlegen, 154 240 fl. zur Auszahlung einer Dividende von 4 pCt. = 8 fl. in Gold oder 9,64 fl. in Banknoten auf jede der im Umlaufe befindlichen 16 000 Prioritäts-Actien und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde einhellig angenommen. Ein weiterer Antrag des Verwaltungsrathes betrifft die Erhöhung des Anlagecapitals (von 6 992 Millionen Gulden) durch Emission von Prioritäten. Wie der Verwaltungsrath mittheilt, erfordern die im verflossenen Jahre durchgeführten und die für das laufende Jahr noch nöthigen neuen Investitionen einen Betrag von 500 000 fl., welche durch eine schwebende Schuld an die „Société Belge“ beschafft wurden. Der Verwaltungsrath bittet nun um die Ermächtigung zur Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 1 000 000 fl. und zur Ausgabe von 5 pCt. Prioritäten à 200 fl. Gold = 500 Frcs. mit halbjährigen Coupons. Hiervon soll zunächst die schwebende Schuld an die „Société Belge“ getilgt und der Rest zur Deckung künftiger neuer Investitionen deponirt werden. Die verlangte Ermächtigung wurde ohne Debatte einhellig ertheilt.

Die 2. Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn fand am 21. d. M. statt. Der pro 1883 erstattete Geschäftsbericht bezeichnet das abgelaufene Betriebsjahr als ein günstiges. Nach Abzug für Stempel, Porto-Rückvergütungen, Refactien etc. ergibt sich eine Transport-Einnahme von 193 629 fl. (das ist rund 6 050 fl. pro Kilometer) und zuzüglich diverser anderer Einnahmen eine Brutto-Transport-Einnahme von 198 437 fl. Dieser Einnahme stehen Betriebs- und Verwaltungs-Auslagen pro 93 748 fl. (das ist rund 2 929 fl. pro Kilometer oder 48,4 Procent der Betriebseinnahmen) gegenüber. Entsprechend dem Beschlusse der vorjährigen Generalversammlung ist die Direction mit der Staatsverwaltung in neuerliche Verhandlungen getreten wegen Bewilligung der Erhöhung des Anlagecapitals. Die Verhandlungen haben ihren Abschluss bisher noch nicht gefunden, und ist die Verwaltung hiedurch genöthigt, von einer Vertheilung des pro 1883 resultirenden Reingewinnes neuerdings abzusehen und denselben vorläufig auf Conto sospeso vorzutragen. Nachdem jedoch hieraus die Misslichkeit der Fortführung eines provisorischen Zustandes resultirt so dürfte die Staatsverwaltung endlich die Erhöhung des Anlage-Capitals und somit die Sanirung des Standes der Gesellschaft bewilligen. Im Hinblick darauf stellt der Verwaltungsrath schon heute den Antrag, die Generalversammlung wolle ihre Zustimmung zur Erhöhung des Gesammt-Anlage-Capitals der Gesellschaft bis zur Höhe von 2 692 300 fl., daher zu einer Erhöhung um 442 300 fl. Nominale ertheilen und denselben ermächtigen, die zur Durchführung dieser Capitals-Erhöhung geeigneten Massnahmen zu treffen, insbesondere die behördliche Genehmigung zu erwirken. Die zunehmende Prosperität des Unternehmens drückt sich auch darin aus, dass die Gesellschaft heuer, im ersten Jahre der Wirksamkeit des finanziellen Uebereinkommens mit der Staatsverwaltung, bereits in der Lage ist, nicht blos die fünfprocentigen Zinsen des Staatsvorschusses, sondern sogar eine Capitals-Rückzahlung zu leisten. Im Sinne dieses Uebereinkommens hat nämlich, vom Berichtsjahre angefangen, die Staatsverwaltung Anspruch auf die Hälfte des nach Abrechnung der Betriebs- und Verwaltungs-Auslagen sich ergebenden Ueberschusses. Dieser beziffert sich nun auf 104 689 fl., wonach 52,344 fl. auf die Staatsverwaltung entfallen, woraus die 5 pCt. Zinsen mit 50 000 fl. und eine Capitalsrate por 2 344 fl. zur Besichtigung gelangen. Für diesen an die Staatsverwaltung zur Rückzahlung gelangenden Kapitalsbetrag kann die Gesellschaft im Sinne ihrer Statuten Prioritäten emittiren, worüber der Generalversammlung seinerzeit berichtet werden wird. In Betreff der Verwendung des Betriebsüberschusses gipfeln die Anträge des Verwaltungsrathes darin, dass nach Vornahme der Abschreibung einer Quote von 6000 fl. von den Reconstructionsbaukosten für Hochwasserschäden und nach den statutenmässigen Dotirungen für Reserven und Tantièmen aus dem Reste per 34 124 fl. eine Dividende von 3 fl. per Actie, für 11 250 Stück Actien sohin 33 750 fl. bestimmt und der Rest per 374 fl. auf neue Rechnung vorgetragen, die Dividende selbst aber nicht zur Vertheilung gebracht, sondern auf conto sospeso Dividende pro 1883 vorgetragen werde. Sämmtliche Anträge wurden angenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

In der ordentlichen Generalversammlung vom 25. Juni brachte der Vorsitzende die Angelegenheit der Neuconcessionirung der Nordbahn zur Sprache und führte dabei aus, dass, nachdem das diesbezügliche Uebereinkommen mit der Regierung die Genehmigung der Legislative nicht gefunden, die Gesellschaft an dasselbe nicht mehr gebunden sei. Das Uebereinkommen trete daher ausser Kraft. Aus dem Wortlaute der Privilegiumsurkunde folge das unbestreitbare Eigenthumsrecht der Gesellschaft auf den Eisenbahnkörper sowohl wie auch auf das anderweitige Vermögen, ebenso das Recht der Fortführung des Betriebes nach Ablauf des Privilegiums durch weitere fünfzig Jahre. Neuerliche Verhandlungen haben bis zur Stunde nicht stattgefunden. Den finanziellen Stand des Unternehmens betreffend, wurde mitgetheilt, dass sich die Neubauten, für welche in 1876 6 131 161 fl. bewilligt worden, im verflossenen Jahre um 177 200 fl., auf 6 308 361 fl. erhöht haben. Es stehen jedoch der Direction Mittel zu Gebote, um von der Bedeckung dieses Betrages vor-

läufig abzusehen. Ueber die Vertheilung des Reingewinnes wurde nach den Anträgen der Verwaltung beschlossen. Danach entfällt bekanntlich ausser einer 5procentigen Verzinsung des Actiencapitals eine Superdividende von 120,75 fl. pro Actie von 1 000 fl.

Mitteleuropäische Winterfahrplanconferenz.

In der am 26. d. M. in Graz stattgehabten Mitteleuropäischen Winterfahrplanconferenz für 1884/85 waren 75 Eisenbahnverwaltungen und beziehungsweise Dampfschifffahrts-Gesellschaften des Deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, der Niederlande, Belgiens, der Schweiz, Englands etc. durch Delegirte vertreten. Den Vorsitz führte der Betriebsdirector der Oesterreichischen Südbahn. In der Plenarsitzung wurde, der „Börs.-Ztg." zufolge, beschlossen, dass der Winterfahrplan am 15. October in Kraft treten soll. Die Sommerfahrplanconferenz soll in Strassburg am 14. Januar k. J. stattfinden.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die anhaltend schlechte Witterung, die Hochwässer in Galizien und anderen Theilen der Oesterreichischen Monarchie, endlich die Mindereinnahmen mehrerer Bahnen, brachten eine hochgradige Verstimmung gegen Oesterreichische Bahnwerthe hervor, welche zumeist eine weichende Tendenz zeigten; doch sind dieselben nicht von Belang und dürften sich bald erholen. Dagegen hatte Nordbahn (2525) eine Avance deshalb zu verzeichnen, weil wieder Gerüchte von einem neueren günstigen Uebereinkommen mit der Regierung in Umlauf gesetzt werden. Ungarische Bahnen, welche vom Hochwasser nicht betroffen wurden, hielten sich auch fest. Gesucht war Ungarische Westbahn (173), obzwar nach einer Kundmachung der Stempel sowohl für den Actien- als für den Prioritätencoupon zu Lasten der Actionäre abgezogen, daher der Prioritätencoupon voll eingelöst wird.

Aus Bayern.

Gemünden-Hammelburg.

○ Am 1. Juli d. J. wird die der Betriebsleitung Hammelburg unterstellte Localbahn Gemünden-Hammelburg mit der Station Hammelburg, den Haltestellen Diebach, Morlesau, Gräfendorf und Wolfsmünster und den Halteplätzen Michelaubrück, Hurzfurt, Seewiese, Schönau und Kleingemünden dem allgemeinen Verkehre übergeben. Die genannten Halteplätze sind mit Personal nicht besetzt und dienen lediglich zur Aufnahme und Absetzung von Reisenden. Die Billetenabgabe und Gepäckabfertigung im Localbahnverkehre erfolgt im Zuge durch den Conducteur. Eine directe Billetausgabe und Gepäckabfertigung von der Localbahn nach den Stationen der übrigen Staatsbahnlinien und umgekehrt findet nicht statt. Bei den Haltestellen der Localbahn werden alle Gütersendungen nur unfrankirt und Sendungen nach diesen Haltestellen nur frankirt angenommen; Nachnahmen sind in beiden Fällen ausgeschlossen. An Sonn- und Feiertagen wird der Güter- und Viehtransport auf der Localbahn vollständig eingestellt. Die Annahme und Abgabe der Güter bei den Haltestellen wird unter Berücksichtigung der localen Verhältnisse auf bestimmte Tagesstunden beschränkt. Die Ver- und Entladung der Wagenladungsgüter auf der Localbahn bleibt den Versendern bezw. Empfängern überlassen. Für die Localbahn Gemünden-Hammelburg sind auch die Bestimmungen der Bahnordnung für Bayerische Bahnen untergeordneter Bedeutung massgebend.

Aus Newyork und Umgegend.

Von **Hermann Claudius.**

XIII.

Der Frühling dauert in hiesiger Gegend nur kurze Zeit — Anfangs Mai beginnen die Blätter der Bäume zu spriessen — in der dritten Woche des Mai blühen gewöhnlich die Kastanien allgemein, wo es deren giebt, sie kommen nicht so häufig vor, wie in Städten Mitteleuropas — acht Tage später befindet man sich, der Temperatur nach, meist schon im Hochsommer. Wir hatten bereits einige Mal mehr als 90° Fahrenheit = 25,8° R. im Schatten; 98—100° F. kamen jeden Sommer, seit ich hier bin, vor.

Unangenehm ist es nun, dass die Häuser zum grössten Theile weder gegen Kälte noch Hitze wirklichen Schutz gewähren. Häufig interpellirte ich die Leute, weshalb man, selbst in Newyork, so flüchtig baue, und erhielt stets die Antwort: Diese Häuser sind ja nur auf Speculation gebaut, für den Verkauf, sie werden ohnehin sicher bald wieder niedergerissen, um anderen Platz zu mahen. Generationen leben nun bereits so „provisorisch" auf diesem Erdtheile, ihre ganze Existenz war und ist ein grosses Provisorium.

Es ist unglaublich, welches Elend durch die unzweckmässigen Häuser, hauptsächlich während der Sommerhitze, hervorgerufen wird. Die Wände, selbst wenn von Ziegelmauerwerk, sind ausserordentlich dünn. Ein Kellergewölbe giebt es meist nicht, die Decke des Kellers besteht aus Holz, wie die eines jeden Stockwerkes, doch ohne verputzt zu sein; Füllung ist auch keine vorhanden, und wer in seiner Wohnung im „first floor" nicht sehr dicke Teppiche oder Wachstuch hat, leidet durch Zug von Unten. Die Dächer der Stadthäuser sind meist flach, mit Blech wasserdicht gemacht. Das oberste Stockwerk, „top floor" genannt, ist daher im Sommer fast unerträglich heiss. Ein grosser Theil der unteren Stadt, wo sehr viel Arbeiter wohnen, wird „tennement-house-district" genannt. Im Allgemeinen versteht man unter einem tennement-house eine Miethcaserne geringerer Classe, obwohl das Gesetz bereits ein jedes Miethhaus mit mehr als drei verschiedenen, selbstständigen Haushalt führenden Partheien in die genannte Kategorie einreiht.

In den oberen Stadttheilen ist das Innere der Häusergevierte (blocks) leer, es befinden sich daselbst meist nur vernachlässigte Gärten; down town, d. h. in der unteren Stadt, sind jedoch gleichfalls Tennement-Häuser hinter den Fronthäusern erbaut; der Zwischenraum ist oft, allen Europäischen Baugesetzen Hohn sprechend, so klein, dass eine Luftcirculation kaum möglich ist. Gross ist hingegen die Unreinlichkeit, der Gestank. Triest gilt während des Scirocco in den Nachmittagsstunden gewiss als keine gemüthliche Stadt — wenn ich aber an meine dortigen Erfahrungen denke, muss ich gestehen, dass mir die Wanderungen auf dem glühenden Pflaster Triests, welches doch im Brennpunkt der Kalkfelsen von Optschina liegt, als Erholung gegen einen Gang durch den Tennementhaus-District zur Zeit grosser Hitze erscheinen, weniger wegen der Hitze, nein, wegen der schauderhaften Atmosphäre „down town".

Des Nachts können es die Leute in der furchtbar schwülen Luft nicht in den Zimmern aushalten, und eine grosse Menge derselben legt sich auf die Dächer. Die Sterblichkeit unter den Kindern wird alsdann entsetzlich — es ist der Sonnenstich, welcher sie tödtet. Ueberhaupt fallen demselben in jedem Jahre auch Hunderte von Erwachsenen zum Opfer; es ist nicht nöthig, dass man sich den Sonnenstrahlen aussetze, so Mancher erliegt der Krankheit, ohne das Haus verlassen zu haben. Eiswasser trinken, Zugluft — zwei nur zu häufig angewandte Mittel — schwächen die Widerstandsfähigkeit des Körpers, beschleunigen einen Anfall.

An solchen heissen Tagen entflieht der Stadt, wer immer kann, und Eisenbahn- wie Dampfschiff-Gesellschaften machen glänzende Geschäfte.

Die heisse Zeit hält jedoch nicht lange an, selten mehr als eine Woche, es folgt bald eine Reihe kühlerer Tage, und die Bewohner von Manhattan-Island können sich wieder erholen, um die nächste heisse Periode zu ertragen.

Mit Unmuth vernimmt man hier die Mähr, dass England seinen Bedarf an Weizen bald in Indien decken könne, dass auch Frankreich an Einführung hoher Getreidezölle denke, dass Baku demnächst ganz Europa mit Petroleum versehen werde: Lauter Nachrichten, welche lähmend auf das hiesige Geschäft wirken müssen.

Es wird vielfach die Behauptung aufgestellt, dass zur Zeit der Präsidentenwahlen, also alle vier Jahre, Stagnation in Handel und Wandel eintrete. Die Wahlbewegung hat bereits begonnen, und erst im November fällt die Entscheidung.

Blaine wurde zum Präsidentschafts-, Logan zum Vicepräsidentschafts-Candidaten nominirt. Kurz nach meiner Ankunft hier in Amerika blickte die Geschäftswelt besorgt auf die auswärtige Politik Blaine's, Einmischung der Vereinigten Staaten in den Kampf zwischen Peru und Chili schien unvermeidlich, als Garfield ermordet und Blaine durch Arthur entlassen wurde.

Die Börsianer athmeten freier auf, die Erschaffung neuer Actiengesellschaften und schön gedruckter Actien gingen lustig vom Flecke.

Die Wahl Blaine's zum Präsidenten ist allerdings noch nicht gewiss, bis zum November kann sich so Manches ändern, Unbehagen wird man jedoch überall fühlen. Die Stadt Newyork ist grösstentheils für Arthur und hier, auf dieser Insel, wird das Capital zum Baue der Eisenbahnen im Westen beschafft. Der Westen stimmte den Osten nieder, nur Maine und Newjersey waren einhellig für Blaine, wundern dürfte man sich daher nicht, wenn der Bau von Eisenbahnen ins Stocken gerathen würde: In Geldsachen hört die Gemüthlichkeit auf, und Blaine gilt einmal für kriegslustig — ob mit Recht oder Unrecht wird die Zeit lehren.

Ich fürchte, die Folgen des grossen Durcheinanders in Amerika werden sich auch in Europa geltend machen, weil es die Yankees verstanden, enorme Mengen ihrer Papiere in Europa, vornehmlich aber in England und Deutschland, unterzubringen. In ähnlicher Weise verkaufte Oesterreich einst seine Metalliques an Holländische Köchinnen u. s. w.: Die Folgen sind bekannt.

So tüchtig auch die hiesigen Ingenieure und Arbeiter sind, so rentabel ein Unternehmen auch sein könnte — so lässt doch, ganz abgesehen von Krisen, wie deren eine jetzt herrscht, die Rentabilität wegen mangelhafter Verwaltung oft viel zu wünschen übrig; indem nun das Absatzgebiet für die Naturproducte der Vereinigten Staaten gewaltig zusammenschrumpft, selbst Amerikanische Baumwolle in wenig Jahren von Europa unbeachtet bleiben wird, müsste man sich doch bequemen, grosse und kleine Unternehmungen intensiver auszubeuten, d. h. dem Betriebe

übergebene Constructionen, und sei es ein gewöhnliches Ferryboot, so zu benützen, wie es im Plane jener denkenden Köpfe lag, welche schufen. In der „Construction“ leistet man hier Grossartiges, die „Administration“ ist aber häufig nicht zweckentsprechend.

Argentinische Republik.

In der Argentinischen Republik herrscht, wie dem „Monit. d. intr. mat.“ vom 15. Juni berichtet wird, augenblicklich eine sehr grosse Rührigkeit in Bezug auf Eisenbahnbauten. Die Andenbahn von Villa Maria nach Mendoza gehört dem Staat, welcher sie gebaut und dafür nahezu 75 Millionen Francs verausgabt hat; von Villa Maria geht ferner die Argentinische Centralbahn aus, welche diesen Ort mit Cordoba verbindet. Der Staat baut ausserdem von Mendoza eine neue, 190 km lange Linie nach S. Juan, welche bereits in Angriff genommen ist und späterhin bis Chili verlängert wird. Was die Nordargentinische Centralbahn anbelangt, so ist Cordoba mit Tucuman bereits verbunden (546 km) und wird jetzt weiter nach Salka und Jujuy (400 km rund) gebaut. Für die Strecke Tucuman-Jujuy rechnet man auf 50 Millionen Francs Anlagecapital.

Andererseits ist gerade die Linie Frias-Santiago del Estero eröffnet worden, welche von der nach Tucuman abzweigt und eine reiche Zuckerregion erschliesst; ferner ist die Linie Santa Fé-Candalaria (48 km) ebenfalls vor Kurzem dem Betriebe übergeben worden. St.

Literatur.

Zeitschrift für das gesammte Local- und Strassenbahnwesen, herausgegeben von Baurath W. Hostmann in Halle a/S., Oberingenieur Jos. Fischer-Dick in Berlin und Maschinenmeister Fr. Giesecke in Hamburg. Wiesbaden, J. F. Bergmann. — Erscheint in 3—4 Jahresheften à 4 *M.*

Die grosse volkswirthschaftliche Bedeutung der eigentlichen Localbahnen wird auch in Deutschland von Jahr zu Jahr mehr anerkannt. Bei diesem stetig wachsenden Interesse erscheint diese im Jahre 1882 gegründete, damals unter dem Titel: „Mittheilungen über Localbahnen, insbesondere Schmalspurbahnen“, und erst seit vorigem Jahre unter dem neuen Titel erscheinende Fachschrift gewiss als ein zeitgemässes und verdienstvolles Unternehmen betrachtet zu werden. Da sich die Hostmann'sche Zeitschrift ausschliesslich auf das Gebiet der eigentlichen Local- und Strassenbahnen beschränkt und dasselbe durch gediegene, erschöpfende Originalartikel zu beleuchten sucht, so tritt sie weder mit den bereits bestehenden Fachorganen für das Eisenbahnwesen, noch mit den Wochenschriften für das Secundärbahnwesen, welche mehr auf eine kürzere Darstellungsweise actueller Verhältnisse angewiesen sind, in Concurrenz. Für eine sorgfältige Auswahl und Bearbeitung des sich in immer reicherem Maasse präsentirenden Stoffes geben schon die obenerwähnten Namen der Herausgeber, von welchen der Erstgenannte als eine Autorität auf diesem Gebiete betrachtet wird, hinreichende Gewähr. Von den in den sechs letzten Heften enthaltenen Abhandlungen erscheinen uns folgende besonders erwähnenswerth: Die Localbahnen in Volks- und Staatswirthschaft von Dr. W. Schäfer. Der Dampfbetrieb auf Strassenbahnen von Fr. Giesecke. Die Waldenburger Bahn von A. Brodbeck. Die Local- und Strassenbahn-Unternehmungen der Schweiz. Locomotivfabrik und Genossen von Ingenieur H. Single. Die Betriebsmittel der Localbahnen von R. Koch. Der Zuider-Dampftramway in den Niederlanden von W. Hostmann. Der Haarmann'sche Strassenbahnoberbau von Eugen Mannhardt. Eisenbahnoberbau für Strassenbahnen von Otto Büsing. Die Mansfelder Schmalspur. Vergleichende Betrachtungen über Bau- und Betriebsergebnisse normal- und schmalspuriger Secundärbahnen von Oscar Schröter. Betriebsresultate von Schmalspurbahnen.

Das neueste (1.) Heft des laufenden Jahrgangs bringt unter Anderem folgende grössere Aufsätze: allgemeine Uebersicht von W. Hostmann; der Haarmann'sche Strassenbahnoberbau und die Fachpresse; die Localbahn von Altona nach Altenkirchen von W. Hostmann; Trambahnen in Spanien von Otto Peine in Madrid (Schluss); die Mansfelder Schmalspuranlage von W. Hostmann; die Motoren für Strassenbahnen von Giesecke; der Staatssocialismus und die Localbahnen von Dr. W. Schäfer.

Rückblicke auf die Entwickelung der Ungarischen Volkswirthschaft im Jahre 1883. Separatabdruck aus dem „Pester Lloyd“ von Dr. K. Mandello. Budapest 1884.

Diejenigen, welche sich für die öconomischen Verhältnisse Ungarns interessiren, werden in dem Werke wieder, wie in den Vorjahren, eine Fülle interessanten Materiales und eine reiche Quelle höchst instructiver Daten finden. Der Inhalt gruppirt sich wie folgt: Allgemeine Charakteristik; die Börse; Handels- und Creditgesetzgebung; Verkehrswesen (mit 6 Unterabtheilungen); Geschäftsgang (mit 22 Unterabtheilungen); Industrie (mit 14 Unterabtheilungen); Statistik des gesammten Waarenverkehrs; Oesterreichisch-Ungarische Bank; Schlussbetrachtung. Ausserdem sind 2 Tafeln mit 28 Tabellen als Anhang beigegeben. Das verdienstliche Werk kann für die Orientirung über die Volkswirthschaft Ungarns nur bestens empfohlen werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Verkehrsstörungen.

Einer Mittheilung der Betriebs-Direction der Galizischen Karl Ludwig-Bahn vom 23. d. Mts. zufolge ist vom 19. d. Mts. ab wegen Hochwassers und Beschädigung der Wisloka-Brücke bei Dembica der Personenverkehr auf der Strecke Dembica-Tarnow theilweise, der Güter-Verkehr bis auf Weiteres gänzlich eingestellt worden, was hierdurch unter Bezugnahme auf § 14 alin. 4 des Vereins-Wagen-Regulativs zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Berlin, den 26. Juni 1884. (1515)

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Simon.

II. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Nachdem die Verkehrsstörung auf der K. K. Dniesterbahn und zwischen Drohobycz und Dublany-Kranzberg bereits behoben, so haben wir die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit dem heutigen Tage im vollen Umfange wieder aufgenommen. Auf der Erzherzog Albrecht-Bahn wird die Bahnstrecke zwischen Morszyn und Bolechów erst in 7 Tagen fahrbar, daher der Güterverkehr bis dahin eingestellt bleibt. Mit allen fahrplanmässigen Zügen wird bis zu der beschädigten Bahnstelle gefahren. Die Reisenden müssen diese Stelle zu Fusse zurücklegen, das Reisegepäck aber wird übertragen.

Lemberg, am 21. Juni 1884. (1516)

Die K. K. Betriebsleitung.

III. Güterverkehr.

Zum Gütertarif des **Ostsee-Eisenbahn-Verbandes** vom 15. Mai 1882 tritt am 1. Juli cr. ein Nachtrag VII in Kraft, durch welchen ermässigte Tarifsätze für Waaren, Station der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrages können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 19. Juni 1884. (1517)

Namens der Verwaltungen des Ostsee-Eisenbahn-Verbandes:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juli d. J. tritt zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für den **Staatsbahn-Verkehr Köln (linksrheinisch)-Erfurt incl. Thüringische Privatbahnen** je der 1. Nachtrag in Kraft.

Die Nachträge enthalten:

Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Barneck und Seebach des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt; Blumenthal, Gemünd (Eifel), Gondelsheim (Eifel), Hellenthal, Müllenborn, Prüm, Schleiden (Eifel) und Wilwerath des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch);

Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Neustadt-Gillersdorf und Grossbreitenbach, sowie ermässigte Frachtsätze für die Station Langewiesen der Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn;

Einbeziehung der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn in den Tarif;

Aufnahme eines Ausnahmetarifs 1b für Langholz im Verkehr mit den Stationen Lichtenfels und Meiningen der Werra-Eisenbahn;

Ergänzung des Ausnahmetarifs 5 für Sprit und Spiritus;

Berichtigungen.

Soweit durch diese Nachträge Erhöhungen eintreten, kommen dieselben erst vom 15. August cr. zur Geltung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren, daselbst sind auch die beiden Nachträge käuflich zu haben.

Köln, am 28. Juni 1884. (1518)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Am 5. August cr. treten die im Heft D des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verbands-Gütertarifs vom 1. Februar cr. enthaltenen Frachtsätze zwischen diesseitigen Stationen und Station Elst der Niederländischen Staatsbahn ausser Kraft.

Aachen, den 24. Juni 1884. (1519)

Die Direction.

Vom 9. Juli 1884 ab gelangt für **Rohzuckersendungen** bei Aufgabe resp. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Zakolan nach Dresden-Elbkai ein ermässigter Satz von 1,13 *M.* pro 100 kg zur Einführung.

Dresden, am 23. Juni 1884. (1520)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli d. J. ab werden die Stationen Ilsenburg und Barneck der Königl. Preuss. Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg und bezw. Erfurt in den Tarif für den Transport **Böhmischer Braunkohlen etc. nach Deutschland** via Bodenbach bezw. via Mittelgrund einbezogen. Die Seite 23 und 29 des Tarifes nachzutragenden Frachtsätze betragen vom Schnittpunkte bis zur Station

a) Ilsenburg für eine Entfernung von 356 km 84 M,
b) Barneck für eine Entfernung von 205 km 51 M.

Dresden, am 20. Juni 1884. (1521)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
v. Tschirschky.

Am 1. Juli cr. treten directe Entfernungen und Frachtsätze für die Haltestellen Klettendorf und Domslau und die Station Koberwitz des Directionsbezirks Breslau im Verkehr mit den Stationen des Directionsbezirks Hannover, der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn und im **Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandverkehr** in Kraft.

Gleichzeitig kommen in letzterem Verbande directe Entfernungen und Frachtsätze für die Station Zembowitz des Directionsbezirks Breslau zur Einführung.

Zu den Staatsbahn-Verkehren Hannover-Berlin und Breslau gelangen an dem von der Königlichen Eisenbahndirection Hannover noch näher bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der neuen Bahnstrecken Scharzfeld-St. Andreasberg und Wabern-Wildungen für die an diesen Strecken gelegenen Stationen Lauterberg, St. Andreasberg, Jennern, Fritzlar, Wega und Wildungen directe Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung.

Neben Abänderung einiger Stations-Bezeichnungen treten ferner in den Staatsbahn-Verkehren Hannover und Oldenburg-Berlin verschiedene Aenderungen und Ergänzungen bisheriger Entfernungen bezw. Tarifsätze ein; soweit letztere Erhöhungen enthalten, treten dieselben erst mit dem 16. August cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verband-Stationen sowie das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz und die Auskunftstelle in Hamburg.

Berlin, den 21. Juni 1884. (1522)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Local - Güterverkehr der Sächsischen Staatseisenbahnen. Am 1. Juli d. J. tritt zum Local-Gütertarife, Theil II sowie zu dem Tarife für die schmalspurige Eisenbahn Hainsberg-Kipsdorf, vom 1. April 1884, je ein Nachtrag I in Kraft. Diese Nachträge enthalten ermässigte Frachtsätze für die fiscalischen Zechen- und Kohlenbahnen im plauenschen Grunde sowie einen Ausnahmetarif für Braunkohlentransporte von Meuselwitz nach Leipzig, Dresdner Bahnhof.

Dresden, am 20. Juni 1884. (1523)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Die im Nachtrag VI zum diesseitigen **Local-Gütertarife** enthaltene Bestimmung über den **Wegfall des Stättegeldes** in bestimmt bezeichneten Fällen findet versuchsweise und zunächst während der Zeit bis zum 31. Mai 1885 auch im Verkehre mit den Leipziger Bahnhöfen der Sächsischen Staatsbahnen Anwendung.

Erfurt, den 24. Juni 1884. (1524)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. Juli cr. tritt der Nachtrag VII zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Magdeburg** vom 1. Mai 1882 in Kraft. Derselbe enthält anderweite, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Leipzig (M.-H.) des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits, Tarifkilometer und Frachtsätze für die Station Ilsenburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg und die Stationen Altenkirchen, Bippen, Dierdorf, Goldhausen, Grenzau, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Puderbach, Ransbach, Raubach, Rheinbrohl, Sayn, Seifen, Selters, Siershahn, Walmerod und Wirges des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie verschiedene Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 23. Juni 1884. (1525)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Güterverkehr (Fortsetzung) auf Seite 660.

IV. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Pfälzische Eisenbahnen. Prioritätsanlehen der Königl. Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen. In der am 18. und 19. Juni cr. zu Ludwigshafen a/Rh. stattgehabten Verloosungen der Prioritätsanlehen der Pfälzischen Eisenbahnen sind nachstehende Partialobligationen pro 1. October ds. Js. gezogen worden:

A. Ludwigsbahn.

1. Von dem auf 4 pCt. **convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 2 000 000 vom Jahre 1848. (31. Ziehung.)

Lit. A. No. 57 77 154 199 202 207 244 258 260 395 433 474 516 540 556 580 619 690 ....
„ D. No. 22 25 61 88 98 211 222 252 291 337 415 423 .... } 30 Stück à fl. 1 000.
„ B. No. 9 57 82 132 274 349 384 419 450 503 506 572 589 667 670 690 715 752 777 ....
„ E. No. 5 131 138 171 186 196 225 287 432 479 480 489 ... } 31 Stück à fl. 500.
„ C. No. 38 51 68 83 96 235 243 272 311 450 460 ....
„ F. No. 51 161 177 192 229 248 255 295 314 317 390 417 418 466 } 25 Stück à fl. 100.

2. Vom dem auf 4 pCt. **convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 500 000 vom Jahre 1852. (31. Ziehung.)

Lit. G. No. 62 66 122 144 165 182 199 .... 7 Stück à fl. 1 000.
„ H. No. 26 36 42 66 83 140 248 265 310 .... 9 Stück à fl. 500.
„ J. No. 36 215 224 241 251 .... 5 Stück à fl. 100,

3. Von dem auf 4 pCt. **convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1856. (26. Ziehung.)

Lit. K. No. 15 52 95 131 288 313 325 361 371 393 .... 10 Stück à fl. 1 000.
„ L. No. 58 106 114 156 213 238 251 255 267 387 .... 10 Stück à fl. 500.
„ M. No. 102 259 280 297 339 341 405 424 441 527 550 564 577 646 764 789 798 816 843 873 896 995 .... 22 Stück à fl. 100.

4. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 900 000 vom Jahre 1861. (16. Ziehung.)

Lit. A. No. 73 128 190 205 250 410 435 .... 7 Stück à fl. 1 000.
„ B. No. 15 128 265 333 405 449 551 581 .... 8 Stück à fl. 500.
„ C. No. 17 65 87 226 544 568 588 606 753 823 835 862 883 915 922 970 16 Stück à fl. 100.

5. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 3 420 000 vom Jahre 1862. (16. Ziehung.)

Lit. D. No. 51 70 101 180 259 514 752 786 996 1180 1223 1382 1456 1479 1573 1682 1685 1731 1789 1971 .... 20 Stück à fl. 1 000.
„ E. No. 203 300 341 412 579 589 594 610 722 778 871 1110 1123 1208 1214 1222 1335 1537 1801 1910 1958 1983 2083 2114 ... 24 Stück à fl. 500.
„ F. No. 207 215 244 315 346 393 494 806 841 950 1103 1139 1451 1525 1564 1691 1773 1835 1906 1907 2039 2133 .... 22 Stück à fl. 100.

6. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1865. (16. Ziehung.)

Lit. G. No. 65 276 356 400 .... 4 Stück à fl. 1 000.
„ H. No. 6 29 57 337 352 .... 5 Stück à fl. 500.
„ J No. 2 186 286 327 342 501 536 619 670 708 712 771 810 925 943 15 Stück à fl. 100.

7. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von M 2 715 000 vom Jahre 1879. (4. Ziehung.)

Lit. A. No. 345 649 714 875 991 .... 5 Stück à M 2 000.
„ B. No. 100 137 159 .... 3 Stück à M 1 000.
„ C. No. 87 140 232 330 364 .... 5 Stück à M 500.

8. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von M 275 000 vom Jahre 1880. (2. Ziehung.)

Lit. E. No. 12 .... 1 Stück à M 1 000.
„ F. No. 17 .... 1 Stück à M 500.

9. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von M 39 201 700 vom Jahre 1881. (2. Ziehung.)

Lit. A. No. 84 230 304 575 727 1102 1253 1558 1964 2578 2936 3142 3230 3507 3659 3814 4203 4263 4331 4415 4531 4587 4697 4988 5232 5537 5538 6022 6151 6167 6193 6398 6420 6424 6427 6451 6705 6755 6852 6907 7060 7161 7165 7303 7310 7335 7508 7580 7808 7898 7920 8064 8341 8455 8550 8582 8616 8790 9119 9140 9143 9229 9258 9269 9357 9468 9608 9719 9908 10152 10321 10345 10382 10393 10533 10631 10682 10856 11015 11040 11093 11186 11452 11528 11803 11897 11928 11931 11947 12117 12186 12219 12319 12416 12456 12508 12515 12541 12728 12792 12814 12884 .... 102 Stück à M 1 800.
„ B. No. 51 187 248 343 490 495 714 733 755 837 959 1088 1204 1231 1384 1432 1512 1623 1739 1791 2072 2223 2292 2465 2873 3004 3393 .. 27 Stück à M 1 200.
„ C. No. 76 165 205 458 604 621 825 1191 1371 1626 1683 1931 1966 2168 2202 2295 2358 2428 2717 2722 2725 2873 2901 3164 3210 3218 3422 3500 3564 3624 3715 4047 4218 4418 4419 4480 5010 5127 5134 5245 5273 5295 5390 5459 44 Stück à M 900
„ D. No. 49 67 86 164 395 451 595 811 824 856 866 885 924 1819 1885 1945 2110 2177 2221 2243 2491 2518 2640 2713 2753 2789 2917 3111 3124 3258 3472 3881 3989 4132 4307 4342 4484 4517 4765 4788 4818 4899 5106 5144 5196 5445 5642 5814 5932 5964 6239 6613 6628 6632 6923 7116 7195 7283 7305 7309 7706 7854 7963 8036 .... 64 Stück à M 600.

Lit. E. No. 73 303 362 432 563 733 829 1093 1110 1196 1254 1396 1398 1454 1725 1977 2000 2001 2020 2169 2265 2419 2457 2953 3117 3355 4212 4312 4535 4581 4624 4645 4841 4967 5106 5155 5449 5509 5877 5998 6032 6142 6168 6231 6255 6355 6408 6564 6752 6891 6920 6927 7001 7018 7027 7083 7188 7235 7333 7626 7824 7891 7989 8083 8146 8220 8262 8307 8366 8759 8764 8954 8959 9097 9207 75 Stück à M. 200.

B. Maximiliansbahn.

10. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von M. 13 875 000 vom Jahre 1881. (2. Ziehung.)
Lit. A. No. 102 335 346 497 584 626 1007 1077 1100 1104 1273 1446 1575 1596 1613 1793 1964 2240 2474 2509 2531 2591 2823 2848 2989 . . . . 25 Stück à M. 1 800.
„ B. No. 452 493 546 626 670 785 819 892 1025 1384 1507 1539 1618 1813 1915 2035 2045 2132 2317 2331 2437 2432 . . . . 22 Stück à M. 1 200.
„ C. No. 277 604 643 673 698 769 955 1114 1130 1178 . . . . . 10 Stück à M. 900.
„ D. No. 25 37 177 669 693 812 859 1004 1117 1145 1219 1247 1352 1394 1428 1515 1594 1610 1858 2000 2010 2013 2205 2863 2865 2875 2926 2948 2968 3132 3192 3234 3403 3624 3879 4054 4093 4524 4661 4680 4799 4982 . . 42 Stück à M. 600.
„ E. No. 72 146 225 467 534 742 930 980 1022 1183 1319 1607 2111 2437 2473 2878 3048 3096 3311 3561 3659 3836 . . . . 22 Stück à M. 200.

C. Nordbahnen.

11. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von M. 4 300 000 vom Jahre 1880. (2. Ziehung.)
Lit. A. No. 68 144 416 508 807 . . . . 5 Stück à M. 2 000.
„ B No. 171 332 399 436 595 705 1037 1518 1720 1823 . . . . . 10 Stück à M. 1 000.
„ C. No. 142 185 225 399 506 . . . . 5 Stück à M. 500.
12. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von M. 21 530 700 vom Jahre 1881. (2. Ziehung.)
Lit. A. No. 11 59 269 506 736 766 779 822 . . . . 8 Stück à M. 2 000.
„ B. No. 60 151 492 513 585 597 643 842 877 914 958 986 1067 1121 1253 1261 1385 1444 1770 2388 2501 2674 2764 3163 3344 3442 3446 3460 3615 3771 3850 3910 4067 33 Stück à M. 1 800.
„ C. No. 48 113 174 350 389 787 874 1051 1169 1189 1239 1421 1758 1775 1794 1970 16 Stück à M. 1 000
„ D. No. 88 469 527 622 629 978 1009 1022 1070 1079 1153 1167 1205 1241 1248 1347 1554 1560 1753 1820 1834 2043 2122 2500 2644 2725 2937 3008 3026 3151 3212 3278 3419 4132 4255 4333 4810 4818 4836 4861 5178 5190 5529 5626 5636 5834 5842 5957 6042 6162 6298 6346 6719 . . . . 53 Stück à M. 900.
„ E. No. 47 153 175 199 200 310 352 484 610 671 740 1203 1256 1665 1679 1743 1780 1825 1920 1921 1933 2014 2090 2097 2140 2317 2445 2481 3081 3691 3451 3695 3915 4089 4092 4647 4824 4834 4920 5021 5217 5234 5272 5667 5691 45 Stück à M. 500.
„ F. No. 52 347 841 963 1214 1320 1465 1485 1665 1674 1935 2055 2201 2240 2398 2400 2441 2469 2599 2626 2665 2734 2823 2843 2956 3079 3180 3229 3336 3810 3847 4012 4113 4204 4205 4246 4497 4633 4654 4660 4764 4835 . 42 Stück à M. 200.

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October ds. Js. an
in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „ „ Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim „ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Creditbank,
„ Berlin „ S. Bleichroeder,
„ „ „ der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ Neustadt „ L. Dacque,
„ München „ der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg „ der Kgl. Hauptbank und bei sämmtlichen K. Filialbanken,
„ Ludwigshafen a/Rh. bei der Directions-Hauptcasse
erfolgt, dass die Verzinsung derselben vom 1. October ds. Js. ab aufhört, und dass die per 1. April 1885 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Die sämmtlichen 4½ pCt. Prioritätsanlehen der Pfälzischen Ludwigs-, Max- und Nordbahnen sind zur Rückzahlung per 1. October 1881 gekündigt.

Aus früheren Verloosungen sind noch rückständig:

A. Ludwigsbahn:

1. Von den ausgeloosten 4 pCt. **convertirten Prioritätsobligationen** von den Jahren 1848, 1852 und 1856.
Lit. A. No. 170. B. No. 34. C No. 53. | Lit. J. No. 32 182. K. No. 122 341.
„ D. No 13. E. No. 42. F. No. 454. | „ M. No. 583 759.
} Rückzahlungstermin 1. October 1883.

2. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1879.
Lit. A. No. 972. Rückzahlungstermin 1. October 1883.

3. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1881.
Lit. A. No. 10106 11836 11951. | Lit. D. No. 3016 3565 3872 4255 7538.
„ B. No. 827 1090 2599. | „ E. No. 80 3248 3890 4486 4699 4943 6759 7879 9028.
„ C. No. 1693 2432 2818 3849 5180.
} Rückzahlungstermin 1. October 1883.

B. Maximiliansbahn.

4. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1881.
Lit. A. No. 694 2960. B. No. 1512 2271 2377.
„ D. No. 400 432 1223 3799 3805. E. No. 1009 1101 3507 3680.
} Rückzahlungstermin 1. October 1883.

C. Nordbahnen.

5. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1880.
Lit. C. No. 532. Rückzahlungstermin 1. October 1883.

6. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1881.
Lit. B. No. 38 3187 3244. C. No. 886 1184.
„ D. No. 2805 4990 6092. E. 1391 1644 2957 3780 4133 5401.
„ F. No. 304 537 618 1125 2649.
} Rückzahlungstermin 1. October 1883.

Ludwigshafen a/Rh., 20. Juni 1884. (1531)
Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
Lavale.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf S. 676.)

Güterverkehr (Forts.) von Seite 659.

Die im Nachtrag II zum Tarifheft 1 für den **Galizisch - Norddeutschen Getreide-Verkehr** und im Nachtrag 1 zum Theil II. Heft 2 für den Rumänisch - Deutschen Eisenbahn - Verband enthaltenen Ausnahmesätze für Getreide etc. von Galizischen und Rumänischen Stationen nach den Deutschen Seeplätzen seewärts transito finden vom 15. Juli d. Js. ab auch auf Kleie - Transporte Anwendung.
Breslau, den 25. Juni 1884. (1526)
Königliche Eisenbahn - Direction, Namens der Verband-Verwaltungen.

Am 1. Juli d. J. tritt zum Güter - Tarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen der **Oberhessischen Eisenbahnen** andererseits vom 1. April 1883 der Nachtrag II. in Kraft, welcher ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen die Tarifkilometer und Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Altenkirchen, Bippen, Dierdorf, Goldhausen, Grenzau, Höhr - Grenzhausen, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Puderbach, Ransbach, Raubach, Rheinbrohl, Sayn, Seifen, Selters, Siershahn, Walmerod und Wirges des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrh.), sowie Frachtsätze des Ausnahme - Tarifs 3 für Eisenerz etc. im Verkehr zwischen Borbeck, Dülmen, Horst, Speldorf-Broich und Witten einerseits und Gelnhausen andererseits enthält. Exemplare sind bei den Güter-Expeditionen zu haben.
Köln, den 25. Juni 1884. (1527)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn - Direction (rechtsrheinische).

Vom 1. Juli c. ab findet auf Station **Hochfeld (B. M.)** des diesseitigen Verwaltungs - Bezirks auch die Abfertigung von Fahrzeugen statt.
Das Nähere dieserhalb ist bei der Güter-Expedition der genannten Station und in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren.
Köln, den 24. Juni 1884. (1528)
Königliche Eisenbahn - Direction (rechtsrheinische).

A. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Juli l. J. tritt im Ausnahmetarif für Hornviehtransporte in Wagenladungen von Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn nach Wien (St. Marx) in Wirksamkeit.
Wien, den 24. Juni 1884. (1529)

Es wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass die vom Tage der Betriebseröffnung der K. K. Staatsbahnlinien „Oswiecim-Podgórze“ und „Grybór-Zagórze“ für diese Strecken bis auf Weiteres zur Einführung gelangenden **Localtarife** für den Personen- und Sachentransport im commerziellen Bureau der gefertigten K. K. Ministerial-Commission in Wien, dann bei den K. K. Betriebsleitungen in Lemberg und Tarnów, sowie auch seinerzeit in den Stationen der obgenannten Linien zur Einsicht resp. zum Bezuge bereit liegen.
Der Eröffnungstermin für jede der beiden erwähnten Strecken wird separat kundgemacht werden.
Wien, im Juni 1884. (1530)
Die K. K. Ministerial-Commission für die Verwaltung der Dniester und Tarnów-Leluchower Staatsbahn, der Erzh. Albrechtbahn und der Mähr. Grenzbahn.

Beilage zu No. 50. Berlin, am 28. Juni 1884.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Referat über die im Jahre 1883 vorgekommenen

Achsbrüche

sowie derjenigen **Achs-Anbrüche**, welche in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind, und zu einer Auswechslung der betreffenden Achse geführt haben.

I. Achsbrüche.

Von den Vereinsverwaltungen haben die nachfolgenden die bezüglichen Eingaben gemacht.

No.	Verwaltung	Zahl der Brüche bei Locomotiven	Tender	Personenwagen	Güterwagen	Zusammen
1	Altona-Kieler E.-G.	—	—	—	—	—
2	Gr. Badische Staats-E.	—	—	—	—	—
3	Kgl. Bayer. Staats-E.	4	1	—	22	27
4	K. E.-D. Berlin	1	—	—	—	1
5	Berlin-Hamburger E.	—	—	—	—	—
6	Braunschweigische E.-G.	1	—	—	1	2
7	K. E.-D. Bromberg	—	—	—	1	1
8	K. E.-D. Elberfeld	—	1	—	1	2
9	E. in Elsass-Lothringen	—	—	—	1	1
10	K. E.-D. Erfurt	—	—	—	1	1
11	K. E.-D. Frankfurt	—	—	—	—	—
12	K. E.-D. Hannover	—	—	—	—	—
13	Hessische Ludwigs-E.-G.	3	—	—	—	3
14	K. E.-D. Köln (linksrhein.)	—	4	—	5	9
15	K. E.-D. Köln (rechtsrhein.)	—	—	—	3	3
16	K. E.-D. Magdeburg	2	—	—	—	2
17	Oberschlesische E.	—	—	—	1	1
18	Rechte-Oder-Ufer-E.	—	—	—	—	—
19	Kgl. Sächs. Staats-E.	—	1	—	2	3
20	Kgl. Württemberg. Staats-E.	—	—	—	—	—
21	Alföld-Fiumaner E.	—	1	—	1	2
22	Böhm. Nordbahn	1	3	—	1	5
23	Böhm. Westbahn	—	—	—	—	—
24	Buschtêhrader E.	1	—	—	2	3
25	G. Carl-Ludwig-B.	—	—	—	1	1
26	Graz-Köflacher E.	—	—	—	3	3
27	Kaiser Ferdinands-N.	1	1	—	—	2
28	Kaiser Franz-Josef B.	—	—	—	—	—
29	Kaschau-Oderberger B.	—	—	—	2	2
30	Lemberg-Czern.-Jassy E. {Oesterr. u. Rumän. L.}	—	—	1	2	3
31	Oesterr. Nordwestbahn	—	—	—	—	—
32	Oesterr.-Ungar. Staats-E.-G. {Wien	—	1	—	1	2
	{Budapest	1	—	—	2	3
33	K. K. Direction f. Staats-E.-Betrieb	—	5	2	11[1])	18
34	E. Pilsen-Priesen	—	—	—	1	1
35	Erste Siebenbürger E.	—	4	—	—	4
36	Südbahn-G.	1	1	—	10[2])	12
37	Süd-Norddeutsche Verb.-B.	—	—	—	—	—
38	Ungar. Nordostbahn	—	—	—	2	2
39	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	2	9	—	6	17
40	Grand Central Belge	—	2	—	8	10
41	Niederländ. Central-E.	—	—	—	—	—
42	Kgl. Rumänische E.	—	1	—	6[3])	7
43	Warschau-Wiener E.	1	—	—	3	4
	Summa	19	35	3	100	157

Gegenüber dem Vorjahr, in welchem die Zahl der Achsbrüche

bei den	Locomotiven	26
„ „	Tendern	43
„ „	Personenwagen	2
„ „	Güterwagen	110
	zusammen	181

betragen hat, ist sonach eine Verminderung im Ganzen von 24 = 13,2 pCt. eingetreten, die speciell

bei den	Locomotiven	7 =	26,9 pCt.
„ „	Tendern	8 =	22,8 „
„ „	Güterwagen	10 =	9,0 „

ergeben hat. Bei den Personenwagen hat dagegen eine Erhöhung um einen Bruch stattgefunden.

In Bezug auf die Zeit, während welcher die vorgenannten 157 Brüche stattgefunden haben, oder entdeckt worden sind, ergiebt sich Folgendes:

im Monat	bei Locomotiven	bei Tendern	bei Personenwagen	bei Güterwagen	Zusammen
Januar	—	5	2	13	20
Februar	2	6	—	10	18
März	2	2	—	15	19
April	2	2	—	8	12
Mai	—	—	—	13	13
Juni	1	2	—	4	7
Juli	3	2	—	5	10
August	4	6	—	8	18
September	1	4	—	3	8
October	2	4	1	6	13
November	1	1	—	6	8
December	1	1	—	9	11
	19	35	3	100	157

Es haben sonach in den Wintermonaten Januar, Februar, März, October, November und December 89 Brüche, in den Sommermonaten April bis incl. September 68 Brüche stattgefunden.

---

[1]) darunter 1 Conducteurwagen.

[2]) darunter 1 K. K. Postambulance-Wagen.

[3]) darunter 2 Schneepflüge.

Benutzungsdauer der gebrochenen Achsen. Deren Kilometerzahl und Belastung.

Name der Eigenthumsbahn und des Fahrzeugs		Zahl der Achsbrüche	Die gebrochene Achse stand durchschnittlich in Benutzung J.	M.	T.	Die Achse hat durchlaufen durchschnittlich im Ganzen km	seit der letzten Revision km	Belastung der Achse in Kilogr. bei normaler Benutzung	zur Zeit des Bruches	Bemerkungen.
Kgl. Bayerische Staats-eisenb.	Locomotiven	4	11	11	4	—	36 188	10 011	10 011	4 Treibachsen.
	Tender	1	—	—	—	—	27 919	5 560	5 560	Bremsachse.
	Wagen	22	22	1	15	379 003	14 840	6 428	6 450	11 Bremsachsen.
K. E.-D. Berlin	Locomotiven	1	8	10	—	—	—	10 870	10 870	Treibachse.
Braunschweig. E.	Locomotiven	1	18	9	2	462 955	5 524	11 500	11 500	Kuppelachse.
	Wagen	1	31	—	17	617 417	4 190	3 638	3 638	
K. E.-D. Bromberg	Wagen	1	21	9	25	—	—	5 500	5 500	
K. E.-D. Elberfeld	Tender	1	18	—	—	—	22 190	5 600	5 463	Bremsachse.
	Wagen	1	16	5	16	194 213	10 854	6 725	6 725	
Elsass-Lothringen	Wagen	1	2	7	14	—	—	6 650	6 650	
K. E.-D. Erfurt	Wagen	1	18	—	—	—	—	5 000	—	Bremsachse.
Hess. Ludwigs-B.	Locomotiven	3	10	1	6	140 359	32 394	10 283	10 283	2 Treibachsen, 1 Laufachse.
K. E.-D. Köln (linksrh.)	Tender	4	18	10	18	326 113	22 630	6 537	6 079	4 Bremsachsen.
	Wagen	5	20	3	25	—	—	7 325	7 396	3 Bremsachsen.
K. E.-D. Köln (rechtsrh.)	Wagen	3	8	2	4	—	—	6 762	6 695	2 Bremsachsen.
K. E.-D. Magdeburg	Locomotiven	2	9	4	13	277 648	1 756	12 904	12 904	2 Laufachsen.
Kgl. Sächs. Staats-B.	Tender	1	17	6	—	—	—	4 900	—	Bremsachse.
	Wagen	2	7	8	—	—	—	6 575	—	1 Bremsachse.
Oberschles. E.	Wagen	1	20	4	7	—	—	7 450	7 450	
Alföld-Fiumaner B.	Tender	1	13	3	5	—	—	7 333	7 333	Bremsachse.
	Wagen	1	13	3	27	—	—	6 315	—	
Böhm. Nordbahn	Locomotiven	1	15	—	—	552 000	15 464	9 500	9 500	Treibachse.
	Tender	3	12	—	—	337 000	6 858	6 500	4 833	3 Bremsachsen.
	Wagen	1	10	—	—	—	—	7 500	7 500	
Buschtêhrader E.	Locomotiven	1	28	—	—	—	11 231	12 500	12 500	Laufachse.
	Wagen	2	19	10	—	—	—	7 105	7 105	
Carl-Ludwig B.	Wagen	1	15	—	—	—	—	7 575	7 575	
Graz-Köflacher E.	Wagen	3	12	5	—	—	—	6 920	6 920	1 Bremsachse.
Kais. Ferd.-Nordb.	Locomotiven	1	22	—	—	387 861	9 275	11 250	11 250	Laufachse.
	Tender	1	21	—	—	271 490	19 576	5 350	5 350	Bremsachse.
Kaschau-Oderberger B.	Wagen	2	—	—	—	—	—	7 299	7 339	
Lemb.-Czernow.-Jassy E.	P.-Wagen	1	14	9	—	—	11 467	5 692	4 885	1 Bremsachse.
	G.-Wagen	2	14	4	—	123 800	9 111	7 537	7 574	1 Bremsachse.
Oesterr.-Ungar. Staats-E.-G. Wien	Tender	1	17	—	—	—	40 982	7 913	6 846	Bremsachse.
	Wagen	1	16	—	—	—	—	7 525	7 525	Bremsachse.
dto. Budapest	Locomotiven	1	15	4	—	—	15 011	11 400	11 400	Treibachse.
	Wagen	2	27	7	—	—	—	5 745	5 570	
K. K. Direction für Staats-E.-Betrieb	Tender	5	15	—	—	—	—	6 856	5 325	5 Bremsachsen.
	P.-Wagen	2	14	—	—	—	—	4 775	3 815	1 Bremsachse.
	G.-Wagen	11	14	10	24	—	—	7 072	6 691	4 Bremsachsen.
E. Pilsen-Priesen	Wagen	1	7	—	—	—	—	7 130	7 130	
I. Siebenbürger E.	Tender	4	14	—	—	—	—	7 082	6 140	
Südbahn-G.	Locomotiven	1	15	—	—	136 834	29 388	9 750	9 750	Treibachse.
	Tender	1	14	—	—	339 093	21 748	7 750	5 820	Bremsachse.
	Wagen	10	16	7	—	—	—	6 845	6 330	4 Bremsachsen.
Ungar. Nordostb.	Wagen	2	7	3	16	213 750	15 500	5 000	5 000	
Königlich Ungar. Staatsbahnen	Locomotiven	2	—	—	—	—	—	10 533	10 533	2 Treibachsen.
	Tender	9	11	9	20	—	—	8 540	8 107	9 Bremsachsen.
	Wagen	6	21	—	—	—	—	7 137	6 550	1 Bremsachse.
Grand Central Belge	Tender	2	—	1	12	—	—	5 750	5 450	1 Bremsachse.
	Wagen	8	9	6	—	—	—	7 076	7 076	6 Bremsachsen.
Rumän. E.	Tender	1	3	3	9	—	—	5 000	4 300	1 Bremsachse.
	Wagen	6	—	—	—	—	—	4 845	4 950	1 Bremsachse.
Warschau-Wiener E.	Locomotiven	1	8	4	6	269 145	5 580	12 500	12 500	Kuppelachse.
	Wagen	3	18	2	14	175 286	12 663	7 276	7 366	1 Bremsachse.

Hieraus ergiebt sich als mittlere Laufdauer der im Jahre 1883 gebrochenen Achsen:

bei den Locomotiven . . . 14 Jahre 8 Monate — Tage
„ „ Tendern . . . . . 14 „ 7 „ 25 „
„ „ Wagen . . . . . 15 „ — „ 7 „

Im Vorjahre haben diese Ziffern betragen:

bei den Locomotiven . . . 15 Jahre 3 Monate 18 Tage
„ „ Tendern . . . . . 17 „ 3 „ 20 „
„ „ Wagen . . . . . 15 „ 8 „ — „

Ferner ergiebt sich als die pro Achse durchschnittlich bis zum Bruche zurückgelegte Kilometerzahl:

bei den Locomotiven 346 689 km (gegen 383 968 des Vorjahres)
„ „ Tendern . . 318 428 „ („ 350 687 „ „)
„ „ Wagen . . . 340 093 „ („ 250 418 „ „)

Als Maximalleistung in dieser Hinsicht sind zu verzeichnen:

bei Locomotiven eine Treibachse aus Schmiedeisen in einer Personenzugs-Locomotive der Böhm. Nordbahn mit 552 000 km,

bei Tendern eine Achse aus Schmiedeisen einer Personenzugs-Locomotive der Kgl. Eisenb.-Direction Köln (linksrhein.) mit 463 699 km,

bei Wagen eine Achse aus Schmiedeisen mit gehärteten Schenkeln eines Kieswagens der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft mit 617 417 km.

Seit der letzten Revision haben die Achsen im Durchschnitt zurückgelegt:

bei den Locomotiven 16 180 km (gegen 26 192)
„ „ Tendern . . 21 129 „ („ 20 613)
„ „ Wagen . . 11 224 „ („ 25 081).

Hiervon haben im Maximum seit der letzten Revision zurückgelegt:

eine Treibachse aus Gussstahl einer dreiachsigen Güterzugs-Locomotive der Bayerischen Staatseisenbahnen mit 59 869 km,

eine Tenderachse aus Schmiedeisen von Borsig der Kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linkrheinisch) mit 45 067 km,

und eine Wagenachse aus Schmiedeisen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit 58 305 km.

Die durchschnittliche Belastung der gebrochenen Achsen hat betragen:

	bei normaler Benutzung kg	zur Zeit des Bruches kg
für eine Locomotivachse . . .	11 068	11 068
„ „ Tenderachse	6 701	5 115
„ „ Wagenachse	6 486	6 398

In 21 Fällen waren die gebrochenen Wagenachsen zur Zeit des Bruches mehr belastet, als bei normaler Benutzung, und

zwar hat diese Mehrbelastung im Durchschnitt pro Achse 3 pCt. betragen.

Von den gebrochenen Achsen waren ferner bei den Locomotiven 12 Treib-, 2 Kuppel- und 5 Laufachsen.

An Bremsachsen waren bei den Tendern 30 = 85 pCt. und bei den Wagen 39 = 37 pCt.

Fabrikanten, Materiale und Alter der gebrochenen Achsen.

Name des Fabrikanten	Zahl der Achsen aus				Gesammtzahl der gebrochenen Achsen
	Schmiedeisen	Puddelstahl	Bessemerstahl	Gussstahl	
Locomotiven.					
Bochumer Verein	—	—	—	2	2
Maximilianhütte in Haidhof	1	—	—	—	1
Lowmore works	1	—	—	—	1
Eisenwerk Prevali	1	—	—	—	1
Krupp in Essen	—	—	—	2	2
Masch.-Fabrik Esslingen	1	—	—	—	1
Borsig	—	—	—	3	3
Sigl in Wr. Neustadt	1	—	—	—	1
Cammel in Sheffield	—	—	—	1	1
Neuberger Gewerkschaft	—	—	1	—	1
Unbekannt	3	—	—	2	5
Zusammen	8	—	1	10	19
Tender.					
Borsig	5	—	—	—	5
Krupp	—	—	—	1	1
Masch.-Fabr. der Oest. Staats-E.-G.	—	—	1	—	1
Prevali	10	—	—	—	10
Sigl Wr. Neustadt	3	—	—	—	3
Maffei	1	—	—	—	1
Ougrée	—	—	1	—	1
Zeltweger Eisenwerk	—	—	1	—	1
Wilson in Leeds	1	—	—	—	1
Kessler	—	—	—	1	1
Unbekannt	10	—	—	—	10
Zusammen	30	—	3	2	35
Wagen.					
Wasseralfingen Hüttenwerk	4	—	—	—	4
Piepenstock	1	—	—	—	1
Krupp	—	—	—	1	1
Bochumer Verein	1	—	—	1	2
Grafenberger Stahlfabrik	—	—	1	—	1
Gössel in London	1	—	—	—	1
Englerth, Cünze & Cp. in Eschweiler	1	—	—	—	1
C. Ruetz	3	—	—	—	3
Lehrkind & Cp. in Haspe	1	—	—	—	1
Phönix in Laar	—	1	1	—	2
Hörder Hüttenverein	—	—	2	—	2
Laurahütte in Oberschlesien	1	—	—	—	1
Eisenwerk Prevali	11	—	—	—	11
„ Stefanau	2	—	—	—	2
„ Wittkowitz	2	—	—	—	2
„ Zeltweg	9	—	—	—	9
Ganz & Cp.	3	—	1	—	4
J. Brown & Cp.	—	—	1	—	1
Eisenwerk Reschitza	3	—	3	—	6
Axle tree Cp. Lloyd Fosters	2	—	—	—	2
Ternitzer Walzwerk	—	—	1	—	1
Phönix in Eschweiler	—	—	1	—	1
Neuberger Gewerkschaft	—	—	1	—	1
Walzwerk in Graz	1	—	—	—	1
Ungar. Waggonfabrik	1	—	1	—	2
Rottenberger	1	—	—	—	1
Unbekannt	36	—	3	—	39
Summa	84	1	16	2	103
Totale	122	1	20	14	157

Hieraus ergiebt sich sonach, dass 77 pCt. Eisenachsen und 23 pCt. Stahlachsen gebrochen waren. Im Vorjahr war sowohl bei den Eisen- wie Stahlachsen der gleiche Prozentsatz zu verzeichnen.

Werden die Eisen- und Stahlachsen nach ihrem Alter geordnet, so ergiebt sich folgende Zusammenstellung:

	Eisenachsen	Stahlachsen
Es waren unter 1 Jahr alt	2	1
über 2 Jahre „	—	1
„ 3 „ „	1	1
„ 4 „ „	4	1
„ 5 „ „	—	1
„ 6 „ „	1	2
„ 7 „ „	2	1
„ 8 „ „	3	2
„ 9 „ „	1	3
„ 10 „ „	1	3
„ 11 „ „	2	—
„ 12 „ „	6	3
„ 13 „ „	8	1
„ 14 „ „	4	3
„ 15 „ „	11	2
„ 16 „ „	4	2
„ 17 „ „	11	3
„ 18 „ „	2	—
„ 19 „ „	3	—
„ 20 „ „	4	1
„ 21 „ „	9	—
„ 22 „ „	6	—
„ 23 „ „	8	—
„ 24 „ „	1	—
„ 25 „ „	1	—
„ 26 „ „	4	—
„ 28 „ „	2	—
„ 29 „ „	1	—
„ 31 „ „	1	—
„ 34 „ „	1	—
„ 35 „ „	1	—
Alter nicht angegeben — „ „	17	4
	122	35
	157	

Unter den Eisenachsen hatten die kürzeste Dauer 2 Achsen, und zwar von 1 Monat und 12 Tagen eine von Wilson in Leeds gelieferte Tenderachse der Grand Central Belge, und von 4 Monaten und 8 Tagen eine Achse, unbekannten Ursprunges, zu einem Kesselwagen der Königlich Rumänischen Eisenbahn gehörig. Bei der ersteren war die Ursache des Bruches nicht angegeben. Bei der zweiten war der Bruch während des Verschiebens in einer Station beim Passiren ener Curve von 227 m Radiuis und einer Steigung von 1:1800 erfolgt, und scheint die Ursache desselben grobkörniges und ungleiches Material gewesen zu sein.

Unter den Stahlachsen war die jüngste, und zwar mit 11 Monaten und 11 Tagen, eine vom Hörder Hüttenverein gelieferte Achse aus Bessemerstahl, zu einem 2achsigen offenen Güterwagen der K. E.-D. Köln (rechtsrhein.) gehörig. Die näheren Umstände, unter welchen der Bruch erfolgt war, erscheinen nicht näher angeführt. An der Bruchfläche war alter Anbruch ersichtlich.

Die älteste Eisenachse mit 35 Jahren 10 Monaten war eine Achse unbekannten Ursprunges, eingebunden in einem 3achsigen Güterwagen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Der Bruch war während des Einfahrens in eine Station erfolgt, und und hat die Bruchfläche zum grössten Theil alten Anbruch aufgewiesen.

Als älteste Stahlachse, und zwar von 20 Jahren 5 Monaten und 7 Tagen ist eine von Krupp in Essen aus ungehärtetem Gussstahl hergestellte Achse eines 2achsigen Güterwagens der Oberschlesischen Eisenbahn zu verzeichnen. Nach Gestalt der Bruchfläche zu urtheilen, hat ein ursprünglich vorhanden gewesener Querriss Anlass zum vollständigen Bruche gegeben.

Die Geschwindigkeit, mit welcher die zugehörigen Fahrzeuge vorzugsweise gelaufen sind, sowie die Gattung des Zuges, sind aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich.

Geschwindigkeit in Kilometern	In Eilzügen	In Personenzügen	In gemischten Zügen	In Güterzügen	In Material- und Hilfszügen	Während des Verschiebens	Ohne nähere Angabe	
15	—	—	—	2	—	—	—	
20	—	1	1	45	1	—	—	
25	—	—	6	34	2	—	—	
30	—	2	—	13	—	—	—	
35	—	4	3	—	—	—	—	
40	—	2	5	3	—	—	—	
45	—	5	1	1	—	—	—	
50	2	3	—	1	—	—	—	
55	—	2	—	—	—	—	—	
60	—	1	—	—	—	—	—	
65	2	—	—	—	—	—	—	
Verschieben	—	—	—	4	—	3	—	
Ohne Angabe	—	—	—	—	—	—	8	
Summa	4	20	16	103	3	3	8	157

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung ist ersichtlich, bei welcher Gelegenheit die einzelnen Achsen gebrochen waren.

	Locomotiven	Tender	Personenwagen	Güterwagen	Zusammen
Bei voller Fahrt auf der Strecke	12	21	2	45	80
Beim Durchfahren eines Bahnhofes	5	6	1	26	38
Beim Verschieben	1	1	—	6	8
Bei Revision	1	6	—	11	18
Bei einem Zusammenstosse	—	—	—	5	5
Bei einer Entgleisung	—	—	—	1	1
Ohne Angabe	—	1	—	6	7
Zusammen	19	35	3	100	157

Die meisten Brüche sind sonach vorgekommen:
bei voller Fahrt auf der Strecke mit . . . 50 pCt.
(gegen 52 pCt. des Vorjahres)
und beim Durchfahren eines Bahnhofes mit 24 „
(gegen 23 pCt. des Vorjahres).

Bruchstelle und Beschaffenheit der Bruchfläche.

	Beschaffenheit der Bruchfläche	Bruchstelle: Im Achsschenkel	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte	In der Achsmitte	Ohne Angabe	Zahl der Brüche
bei den Eisenachsen								
Locomotiven	frisch gebrochen	—	1	—	—	—	—	8
	weniger als $^1/_3$ alter Bruch	2	—	—	1	—	—	
	mehr als $^1/_3$ alter Bruch	3	1	—	—	—	—	
Tender	frisch gebrochen	2	1	1	—	—	—	30
	weniger als $^1/_3$ alter Bruch	4	2	1	—	—	—	
	mehr als $^1/_3$ alter Bruch	2	2	2	—	—	—	
	verrieben	—	4	2	1	—	—	
	ohne nähere Angabe	4	—	1	—	1	—	
Wagen	frisch gebrochen	9	3	—	—	—	—	84
	weniger als $^1/_3$ alter Bruch	4	3	12	—	—	—	
	mehr als $^1/_3$ alter Bruch	15	4	13	1	—	—	
	verrieben	11	—	—	—	—	1	
	ohne nähere Angabe	5	—	1	—	—	2	
Zusammen	frisch gebrochen	11	5	1	—	—	—	122
	weniger als $^1/_3$ alter Bruch	10	5	13	1	—	—	
	mehr als $^1/_3$ alter Bruch	20	7	15	1	—	—	
	verrieben	11	4	2	1	—	1	
	ohne nähere Angabe	9	—	2	—	1	2	
bei den Stahlachsen								
Locomotiven	weniger als $^1/_3$ alter Bruch	1	1	1	—	—	—	11
	mehr als $^1/_3$ alter Bruch	4	—	3	1	—	—	
Tender	frisch gebrochen	1	—	—	—	—	—	5
	weniger als $^1/_3$ alter Bruch	—	—	3	—	—	—	
	verrieben	1	—	—	—	—	—	
Wagen	frisch gebrochen	5	1	1	—	—	—	19
	weniger als $^1/_3$ alter Bruch	1	3	2	—	—	—	
	mehr als $^1/_3$ alter Bruch	2	—	1	1	1	—	
	verrieben	1	—	—	—	—	—	
Zusammen	frisch gebrochen	6	1	1	—	—	—	35
	weniger als $^1/_3$ alter Bruch	2	4	6	—	—	—	
	mehr als $^1/_3$ alter Bruch	6	—	4	2	1	—	
	verrieben	2	—	—	—	—	—	

Es fanden also Brüche statt:

im Achsschenkel	77 = 49,0 pCt.	(gegen 63,1 pCt. im Vorjahr)
an der Innenseite der Nabe	26 = 16,5 „	(„ 13,2 „ „ „)
in der Nabe selbst	44 = 28,0 „	(„ 15,4 „ „ „)
gegen die Achsmitte zu	5 = 3,3 „	(„ 6,0 „ „ „)
in der Achsmitte	2 = 1,3 „	(„ 4,9 „ „ „)
ohne nähere Bezeichnung der Bruchstelle	3 = 1,9 „	(„ — „ „ „)

In 2 Fällen hat ein doppelter Bruch stattgefunden, und zwar:

bei einer Wagenachse aus Schmiedeisen in den beiden Naben, und

bei einer Schneepflugachse aus Schmiedeisen an den beiden Innenseiten der Nabe.

Was ferner die Beschaffenheit der Bruchflächen anlangt, so hatten von den gebrochenen Achsen:

frische Brüche	25 = 16,0 pCt.	(gegen 26 pCt. des Vorjahres)
geringe alte Anbrüche	41 = 26,1 „	(„ 39 „ „ „)
bedeutendere alte Anbrüche	56 = 35,7 „	(„ 35 „ „ „)
eine verriebene Bruchfläche	21 = 13,3 „	

Bei 14 = 8,9 „ war eine nähere Bezeichnung der Bruchflächen nicht angegeben.

Speciell bei den Stahlachsen hatten:

8 = 23 pCt. frische Brüche,
12 = 35 „ geringe Anbrüche und
13 = 37 „ bedeutendere Anbrüche.

Ursachen der Brüche.

Die Ursache der Brüche, wie sie theils aus den Achsbruchtabellen selbst, theils aus den Aufzeichnungen und dem Vergleiche der Daten entnommen werden konnten, stellen sich wie folgt:

		Fehler im Materiale	Schlechte Anarbeitung	Alter Bruch, der zu entdecken war	Alter Bruch, der nicht zu entdecken war	Zusammenstoss	Entgleisung	Heisslaufen	Unbekannt	Zahl der Brüche
Locomotiven	Eisen	2	2	4	—	—	—	—	—	19
	Stahl	—	—	5	5	—	—	—	1	
Tender	Eisen	4	—	10	5	—	—	—	11	35
	Stahl	—	—	—	2	—	—	1	2	
Wagen	Eisen	10	—	22	24	2	—	8	18	103
	Stahl	1	—	8	3	1	1	1	4	
Zusammen	Eisen	16	2	36	29	2	—	8	29	—
	Stahl	1	—	13	10	1	1	2	7	
	Totale	17	2	49	39	3	1	10	36	157

In Folge von Fehlern im Materiale waren sonach 17 = 11 pCt. (gegen 43 pCt. des Vorjahres) Brüche entstanden, die (mit Ausnahme eines Falles) zunächst nur bei Eisenachsen zu verzeichnen sind.

Bei 2 eisernen Locomotivachsen ging der Bruch von den Keilnuten aus, deren scharfkantige Form als Ursache anzunehmen ist.

Die relativ meisten Brüche, 49 = 31 pCt. (gegen 26 pCt. des Vorjahres), waren in Folge alter Anbrüche entstanden, von welchen viele durch rechtzeitiges Aussetzen der Fahrzeuge und genaue Untersuchung der Achsen hätten vermieden werden können.

Die Folgen der Brüche
sind durch die nachfolgenden Fälle veranschaulicht:

Zugsgattung	Zahl der Brüche	Fahrzeug	Beschädigung eines Fahrzeuges	Beschädigung mehrerer Fahrzeuge	Beschädigung der Bahn	Entgleisung	Entgleisung und Beschädigung von Fahrzeugen	Ohne Folgen	Ohne Angabe
Eilzüge	4	Locomotive	—	—	—	—	—	—	2
		Tender	—	—	—	—	—	—	2
Personenzüge	20	Locomotive	—	—	—	—	—	2	2
		Tender	—	—	—	—	—	2	9
		Pers.-Wagen	—	—	—	—	—	—	3
		Güterwagen	—	—	—	—	—	—	2
Gemischte Züge	16	Locomotive	—	—	—	—	—	—	2
		Tender	—	—	—	—	—	—	10
		Güterwagen	—	—	—	—	—	1	3
Güterzüge	103	Locomotive	2	—	—	—	—	3	5
		Tender	—	—	—	—	—	4	10
		Güterwagen	2	1	2	4	4	21	45
Materialzüge	3	Güterwagen	—	2	—	—	—	1	—
Verschieben	3	Locomotive	—	—	—	—	—	1	—
		Tender	—	—	—	—	—	2	—
Ohne Angabe	8	Güterwagen	—	—	—	—	—	—	8
Zusammen	157	Locomotive	2	—	—	—	—	6	11
		Tender	—	—	—	—	—	8	31
		Pers.-Wagen	—	—	—	—	—	—	3
		Güterwagen	2	3	2	4	—	23	58
		Totale	4	3	2	4	4	37	103

II. Achs-Anbrüche.

Zahl der Anbrüche, die in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind und zu einer Auswechslung der betreffenden Achse geführt haben.

Eigenthumsbahn	Zahl angebrochener Achsen bei				
	Locomotiven	Tendern	Pers.-Wagen	Güterwagen	Zusammen
Altona-Kieler E.	1	—	—	—	1
Gr. Badische Staats-E.	—	—	—	1	1
Kgl. Bayerische Staats-E.	—	—	—	3	3
K. E.-D. Berlin	1	—	—	1	2
Berlin-Hamburger E.	—	—	—	1	1
K. E.-D. Bromberg	1	—	—	—	1
K. E.-D. Erfurt	—	1	1	2	4
K. E.-D. Frankfurt	4	—	—	—	4
K. E.-D. Hannover	—	—	—	1	1
K. E.-D. Köln (linksrhein.)	1	5	—	2	8
K. E.-D. Köln (rechtsrhein.)	1	6	—	1	8
K. E.-D. Magdeburg	2	—	—	—	2
Rechte-Oder-Ufer-E.	1	—	—	—	1
Kgl. Sächs. Staats-E.	6	15	4	167	192
Kgl. Württemberg. Staats-E.	—	—	4	141	145
Alföld-Fiumaner E.	—	—	—	4	4
Böhm. Westbahn	3	—	—	—	3
G. Carl-Ludwig-B.	—	—	—	17	17
Graz-Köflacher E.	—	—	—	112	112
Kaiser Ferd.-Nordb.	17	14	—	18	49
Kaiser Franz-Josef-B.	—	—	—	2	2
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	—	—	—	2	2
Oesterr. Nordwestbahn	—	—	—	1	1
Oesterr.-Ung. Staats-E.-G. Wien	2	—	—	12	14
Oesterr.-Ung. Staats-E.-G. Budapest	—	—	—	25	25
K. K. Direction für Staats-E.-Betrieb	—	19	—	146	165
Südbahn-G.	41	6	—	637	684
Südnordd. Verbindungs-B.	—	5	—	1	6
Kgl. Ung. Staatsbahnen	3	9	—	6	18
Grand Central Belge	—	—	—	1	1
Niederländ. Central-E.	1	—	—	—	1
Kgl. Rumänische E.	—	—	—	2	2
Summa	85	80	9	1 306	1 480

Im Vorjahre haben diese Zahlen betragen bei den

Locomotiven	165	Personenwagen	9
Tendern	78	Güterwagen	1 393
		zusammen	1 645

Es hat sonach die Zahl der im Jahre 1883 mit Anbrüchen vorgefundenen Achsen, mit Ausnahme bei den Personenwagen, bei den übrigen Fahrzeugen eine wesentliche Verminderung erfahren und ist im Ganzen um 10 pCt. gesunken.

Was das Material der ausgewechselten Achsen anbelangt, so waren Achsen aus

Eisen	1 370 Stück	Bessemer Stahl	77 Stück
Gussstahl	19 „	Flussstahl	6 „
Puddelstahl	7 „	Martinstahl	1 „
			1 480 Stück

Sonach waren von den fehlerhaften Achsen 93 pCt. (gegen 89 pCt. des Vorjahres) aus Eisen und 7 pCt. (gegen 11 pCt.) aus Stahl.

In Betreff der Stelle, an welcher die Anbrüche vorgekommen sind, ergiebt sich, insoweit dieselbe aus den Aufzeichnungen zu entnehmen war, Folgendes:

Es waren Achsen mit Anbrüchen	bei Locomotiven	bei Tendern und Wagen
im Schenkel	16	154
an der Kurbel	3	—
am Kurbelhalse	11	—
an der Innenseite der Nabe	—	19
in der Nabe selbst	46	742
anderwärts	6	4
nicht näher angegeben	3	476
	85	1 395
	1 480	

Werden die ausgewechselten Achsen nach Jahren geordnet, so ergiebt sich die nachfolgende Zusammenstellung:

Es waren	Achsen aus Eisen	Achsen aus Stahl
4 Jahre alt	1	2
5 „ „	—	4
6 „ „	—	1
8 „ „	9	5
9 „ „	2	3
10 „ „	9	3
11 „ „	76	—
12 „ „	85	4
13 „ „	34	3
14 „ „	137	2
15 „ „	39	5
16 „ „	165	2
17 „ „	59	5
18 „ „	6	8
19 „ „	27	3
20 „ „	11	1
21 „ „	189	—
22 „ „	182	—
23 „ „	29	—
24 „ „	12	—
25 „ „	32	—
26 „ „	19	—
27 „ „	24	—
28 „ „	35	—
29 „ „	6	—
30 „ „	10	—
36 „ „	1	—
unbekannten Alters	171	58
	1 370	109
	1 479	

Eine Achse aus Bessemerstahl (von Brown, Bayley & Dixon geliefert) war bereits als neue Achse mit einem bedeutenden Schenkelanbruche behaftet und wurde nicht in Betrieb genommen.

III. Resultate der Festigkeits- und Zähigkeitsproben.

Zerreissversuche mit Stäben aus Achsen, welche entweder gebrochen waren oder wegen Anbrüchen ausgewechselt werden mussten, haben 22 Verwaltungen angestellt, und zwar sind in Summa 184 Stäbe aus 115 Achsen versucht worden, von welchen 77 Achsen aus Eisen und 38 Achsen aus Stahl waren.

Von den eisernen Achsen ergaben sämmtliche nicht entsprechende Qualitätswerthe, während von den Stahlachsen 11 Stück oder 28,9 pCt. nach Massgabe der Salzburger Beschlüsse bedingungsgemäss waren.

Die gefundenen Werthe, sowie die hierauf bezüglichen anderen Angaben erscheinen in den nachfolgenden Tabellen zusammengestellt.

Wien, im Mai 1884.

Die Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Eigenthums-Bahn	Name des Fabrikanten	Datum		Bezeichnung und Material der Achse	Beschaffenheit der Bruchfläche	Die Zerreissprobe ergab			Aussehen des geprüften Stabes		Bemerkung.
		der Indienststellung	des erfolgten Bruches			Bruchbelastung in Kilogramm proQuadratcentim.	Querschnittsverminderung in pCt. d. ursprüngl. Querschnittes	Bleibende Dehnung in pCt. der ursprüngl. Länge	der Bruchfläche	der Oberfläche	
Kgl. Bayerische Staatsbahnen	unbekannt	2/10. 1868	11/1. 1883	Loc.-Achse aus Gussstahl	vollst. Bruch 2/3 alter Anbruch	4 820	45,4	21,4	aussen mattgrau, nicht besonders feinkörnig; Rand aufgezogen	matt ohne Risse	der Bruch, welcher bei einem Güterzug nach Passiren einer Station erfolgte, hatte ausser einer Zugsverspätung keine Folgen.
					„	4 760	45,4	24,5	dto.	dto.	
dto.	Bochumer Verein	1871	20/4. 1883	dto.	vollst. Bruch mit 5/6 alter Anbruch	4 420	54,1	21,9	mattgrau, nicht sehr feinkörnig, mit einer Parthie Gussbläschen	an der Bruchstelle ein wenig rissig	der Bruch erfolgte auf der Strecke und hatte ausser Zugsverspätung keine Folgen.
					frischer Bruch hat muschelartiges Gefüge	4 460	49,1	21,7	wie vorher, aber mit aufgezogenem Rande	dto.	
K. E.-D. Berlin	Phönix, Laar bei Ruhrort	18/2. 1869	26/1. 1883	Wagenachse aus Feinkorneisen	alte Anbrüche, die bei leichten Schlägen zerfielen	3 408	48,1	22,7	halbsehnig, halbkörnig	kleine Querrisse	bei Revision auf den Werkstattsgleisen entdeckt.
dto.	unbekannt, geliefert von Wöhlert	April 1874	3/2. 1883	Loc.-Achse aus Gussstahl	Bruch feinkörnig	6 350	36	12,9	feinkörnig mit dunklem Korn	gleichmässig glatt	beim Durchfahren eines Bahnhofes entdeckt.
dto.	Borsig, Berlin	8/7. 1866	5/7. 1883	Loc.-Achse aus Feinkorneisen	alte Anbrüche	3 200	59,8	22,2	gleichmässig sehnig	gleichmässig	bei Revision entdeckt. Auf d. hydr. Presse vollst. durchgebrochen.
Berlin-Hamburger E.	The Kirkstall Forge & Co.	1/1. 1858	—	Wagenachse aus Feinkorneisen	Anbruch mit Lang- und Querriss. Querriss 3 mm tief	3 345	37,92	24	sehnig	sehr ungleichmässig und wellig. Lässt auf wenig durchgearbeitetes Material schliessen.	
K. E.-D. Bromberg	Patent Shaft & Axle Tree Co., Sheffield	10/6. 1871	17/7. 1883	Loc.-Achse aus Feinkorneisen gehämmert	Anbruch, vom Schenkel eine Fliesse 115 mm lang abgelöst. Ausserdem Langriss	2 975	30,1	12,7	feinkörnig, porös, mattgrau, verwischt mit einigen hellmetallglänzenden Theilen	Oberfläche deformirt; Lang- und Querrisse	bei Revision entdeckt. Bruch erfolgte in Folge fehlerhaften Materials.
dto.	Bochumer Verein	27/1. 1862	2/11. 1883	Wagenachse aus Bündeleisen	Bruch an der Hohlkehle des Schenkels, Bruchfläche verrieben	3 630	16,9	11,6	4/5 der Bruchfläche zeigt hellglänzendes, krystallinisches poröses, 1/5 amorphes u. dichtes Material, hellglänzende Poren	Oberfläche sehr rauh und rissig	Bruch ist bei Ausfahrt aus dem Bahnhofe erfolgt.
K. E.-D. Elberfeld	Borsig, Berlin	1865	2/1. 1883	Tenderachse aus Schmiedeisen	Bruch, alter Anbruch glatt, frischer Bruch sehr zackig	3 728	28,56	20	grobkörnig, krystallinisch mit einer glatten Stelle	ein Streifen mit starken Quer- und Langrissen. Uebrige Oberfläche mit vielen feinen Langrissen.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Elberfeld	Bochumer Verein	5/9. 1866	21/2. 1883	Wagenachse aus Gussstahl ungehärtet	Bruch frisch u. gesund, Schenkel vollst. abgewürgt	4 359	56,1	23,5	mattgrau, mit einigen krystallinischen Punkten	glatt und unverändert	bei Reparatur entdeckt.
Eisenbahnen in Elsass-Lothringen	Grafenberger Gussstahl-Fabrik	7/6. 1880	21/1. 1883	Wagenachse aus Bessemer Stahl	Bruch, frisch u. gesund	5 311	45,8	24	dunkles, feines Gefüge mit Korn	tadellos	Bruch erfolgte in Folge eines Zusammenstosses, wobei 2 Wagen zertrümmert worden sind.
K. E.-D. Erfurt	Borsig, Berlin	1855	2/2. 1883	Tenderachse aus Feinkorneisen	Anbruch, Querriss am Schenkel. Bruchfläche zeigt grobkörniges Gefüge	3 232	51	19,1	graufaserig	rauh	bei Revision.
dto.	Gössel in London	1867	5/5. 1883	Wagenachse aus Feinkorneisen	Querbruch	2 802	19,1	12	dto.	rauh mit unganzen Stellen	dto.
dto.	dto.	1866	13/6. 1883	dto.	Anbruch	2 627	9,87	5	grau mit Grobkorn vermischt	rauh	Anbruch im Schenkel. Die Bruchfläche zeigte grobkörniges, krystallinisches Gefüge.
dto.	Borsig, Berlin	1867	6/6. 1883	Wagenachse aus Schmiedeeisen	Anbruch in Folge Materialfehler, grobkörniges, krystall. Gefüge	3 248	28	15	dto.	dto.	bei Revision.
dto.	Gössel in London	1867	3/7. 1883	Wagenachse aus Feinkorneisen	Anbruch	3 105	6	5	grobkörnig	dto.	dto.
K. E.-D. Frankfurt a/M.	Krauss & Co., München	10/11. 1875	9/3. 1883	Loc.-Achse aus Tiegelgussstahl	dto.	6 050	39	28	sehnig und gesund	grobfaserig.	
dto.	Bochumer Verein	12/2. 1875	3/4. 1883	dto.	dto.	5 150	52,5	26,5	feinkörnig und gesund	feinfaserig.	
dto.	dto.	15/2. 1875	3/4. 1883	dto.	dto.	5 250	52,5	23	dto.	dto.	
dto.	Henschel & S. in Cassel	24/10. 1868	Nov. 1883	Loc.-Achse aus Feinkorneisen	dto.	3 600	51	26	dto.	dto.	
K. E.-D. Hannover	Dr. Strousberg, Dortmunder Hütte	1872	10/5. 1883	Wagenachse aus Schmiedeeisen	Anbruch querbrüchig	3 524	44,7	23,5	kurz, grau mit glänzenden Stellen, namentlich am Rande	theilweise Längsfurchen (Schlackenstellen)	in der Werkstätte entdeckt.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Hess. Ludwigs-E.-G.	Krupp	14/12. 1878	1/2. 1883	Loc.-Achse aus Tiegelguss-Stahl	Totaler Bruch mit theilweise altem Anbruch	5704	35,9	22,0	feinkörnig	fehlerfrei	der Bruch ging von den Keilnuten aus, deren scharfkantige Form als Ursache anzusehen ist.
dto.	Masch.-Fabrik Esslingen	unbekannt, jedenfalls mindestens 20 Jahre alt	15/7. 1883	Loc.-Achse aus Eisen	Totaler Bruch ca. $^4/_5$ alt	2811	18,1	9,5	zackig	fehlerfrei.	
dto.	Krupp	14/7. 1877	13/10, 1883	Loc.-Achse aus Tiegelguss-Stahl	Totaler Bruch, ca. ¾ alt	6224	13,0	12,5	feinkörnig	fehlerfrei	Ursache des Bruches wie oben.
K. E.-D. Köln (linksrheinisch)	Englert, Cünze & Fusse	1868	9/1. 1883	Wagenachse aus Feinkorneisen	Bruch, Fehler im Material	3750	42,5	12,5	feinkörnig, 2 kleine Risse	ein Schlacken-Langriss.	
dto.	Carl Ruetz	1862	26/1. 1883	dto.	Bruch, alter Anbruch mit porösen Stellen	3520	23,3	13	⅓ sehnig, ⅔ sehnig, körnig, mit einer krystallinischen Stelle gespalten	glatt	bei Revision.
dto.	Borsig	1862	20/1. 1883	Tender-Achse aus Eisen	Anbruch	3060	19,6	16	körnig	viele Querrisse und einige Langrisse in Folge Schweissfehler.	
dto.	Carl Ruetz	1862	28/2. 1883	Wagenachse aus Feinkorneisen	Anbruch	3540	5,8	8,5	krystallinisch, grobkörnig	an einer Seite viele Querrisse.	
dto.	dto.	1862	4/5. 1883	dto.	Bruch	3000	9,5	6,5	theils fein-, theils grobkörnig	grosse und kleine Querrisse	beim Durchfahren eines Bahnhofes.
dto.	Phönix, Ruhrort	1861	1/7. 1883	dto.	Anbruch	3030	42,2	26,0	sehnig	ein kleiner Langriss.	
dto.	Borsig	14/2. 1874	10/7. 1883	Tenderachse aus Schmiedeisen	Anbruch an beiden Schenkeln	3060	40,4	27,0	sehnig mit einer kleinen körnigen Stelle	kleine Quer- u. Langrisse.	
dto.	dto.	7/7. 1866	14/8. 1883	dto.	Bruch	2795	17	10,5	theils krystallinisch, theils graue Masse	voll kleiner Risse	bei voller Fahrt auf der Strecke.
dto.	dto.	1858	12/10. 1883	dto.	Anbruch	3260	44,5	28	sehnig	glatt.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Köln (linksrhein.)	Bochumer Verein	1879	12/10. 1883	Loc.-Achse aus Gussstahl	Anbruch	4530	42,8	25,0	feinkörnig	glatt.	
dto.	Borsig	1861	20/12. 1883	Tenderachse aus Schmiedeeisen	Bruch	3408	22	16,5	silbergrau mit hellweissen Punkten	rauh.	
dto.	dto.	16/10. 1871	2/10. 1882	dto.	Anbruch	3180	26,9	15,0	½ sehnig, ½ körnig mit 2 Schweissfehlern	auf einer Seite grosse Querrisse.	
dto.	dto.	27/6. 1873	10/11. 1882	dto.	dto.	3080	44,7	29,0	sehnig	auf einer Seite kleine Querrisse.	
K. E.-D. Köln (rechtsrhein.)	Phönix in Laar	19/3. 1870	5/2. 1883	Wagenachse aus Puddelstahl	Bruch, frisch und gesund	3259 3448	49,31 51,01	23,5 22,5	uneben, hellgrau, porös dto.	etwas rauh. dto.	
dto.	dto.	10/12. 1866	1/5. 1883	dto.	alter Anbruch	3517	4,72	6,0	eben, grobkörnig, glitzernd, am Rande fehlerhafte Stellen	Spuren von Langrissen, theilweise feine Querrisse.	
dto.	Hörder Bergwerk	2/8. 1882	13/7. 1883	Wagenachse aus Bessemer Stahl	frischer Bruch mit altem Anbruch	1731 1120	— —	— —	½ grob, krystallinisch, ½ von durch Staub u. Oel beschmutzten Schwefelkies	unverändert dto.	
dto.	Bochumer Verein	25/7. 1874	10/9. 1883	Loc.-Achse aus Gussstahl	Anbruch	3614	38,67	18,5	zum grösseren Theile ein feinkörnig glitzerndes, matt hellgraues Gefüge	mehrere kleine und einen starken Querriss.	
dto.	dto.	14/6. 1875	29/9. 1883	Tenderachse aus Flussstahl	dto.	4183	56,8	23,5	ziemlich uneben, zeigt graue Farbe u. dichtes Gefüge. Der Rand ist hoch aufgezogen	etwas rauh.	
dto.	Borsig	18/9. 1871	3/12. 1883	dto.	dto.	5679	33,94	17,5	feinkörnig, glitzernd; in der Mitte matt hellgrau und zerklüftet. Rand nicht aufgezogen	unverändert.	
dto.	Bochumer Verein	2/10. 1875	4/12. 1883	dto.	dto.	4507	50,27	23,5	sehr feinkörnig, matt hellgrau gleichmässig, Rand sehr hoch aufgezogen	dto.	
dto.	Borsig	11/9. 1871	5/12. 1883	dto.	dto.	5659	42,09	19,05	feinkörnig glitzernd, an einer Stelle matt hellgrau zerklüftet. Rand wenig aufgezogen	dto.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Köln (rechtsrhein.)	Krupp	7/3. 1877	6/12. 1883	Tender-achse aus Fluss-stahl	Anbruch	5437	42,07	25,0	feinkörnig glitzernd, in der Mitte hell grau, eben; am Rande wenig aufgezogen	unverändert.	
dto.	Bochumer Verein	1/11. 1873	7/12. 1883	dto.	dto.	4584	49,88	23	sehr feinkörnig, matt hellgrau, uneben und der Rand hoch aufgezogen	dto.	
dto.	Hörder Bergwerk	5/3. 1873	21/12. 1883	Wagen-achse aus Besse-merstahl	Bruch, ungleich langrissig und unganz	4604 5439	3,96 11,64	4,5 14,5			beim Einfahren in einen Bahnhof entdeckt.
K. E.-D. Magdeburg	Borsig	30/7. 1873	2/7. 1883	Loc.-Achse aus Guss-stahl	Bruch, mit fast zur Hälfte altem Anbruch	4540	7,6	7,5	fein krystallinisch		beim Durchfahren eines Bahnhofes.
dto.	dto.	1/11. 1874	25/8. 1883	dto.	Bruch, mit zur grössten Hälfte altem Anbruch	3960 3880	60,6 63,5	24,4 21,0	feines graues Korn mit Bart		bei voller Fahrt.
dto.	dto.	/7. 1870	10/8. 1883	dto.	Anbruch	4030	8,2	9,6	krystallinisches Korn	querrissig.	
dto.	dto.	/5. 1873	12/9. 1883	dto.	dto.	3580	—	2,1	krystallinisches Korn, am Rande eine kleinere und eine grössere fehlerhafte Stelle	die grössere fehlerhafte Stelle zeigte sich auch an der Oberfläche durch Längsrisse.	
Oberschlesische E.	Krupp	25/2. 1863	2/7. 1883	Wagen-achse Guss-stahl	Bruch, mit altem Anbruch	5570	46,4	17,1	feinkörnig, wenig zackig, Korn von blaugrauer Farbe; Fläche grösstentheils metallisch glänzend	vollkommen gesund und nach dem Bruche wenig rauh	beim Verschieben.
Kgl. Sächs. Staats-E.	Krupp	/7. 1865	15/1. 1883	Tender-achse aus Guss-stahl	Bruch, mit altem Anbruch	5684	44,9	23,1	Mitte mattgrau und feinpelzig, Rand sehr feinkörnig		bei der Fahrt nach der Drehscheibe nach Ankunft des Zuges.
dto.	unbekannt	1865	23/3. 1883	Loc.-Achse aus Eisen	Anbruch im Schenkel	3240	52,2	23,1	hellgrau und sehnig	mehrere Langrisse	
dto.	Laurahütte in Ober-Schlesien	—	11/7. 1883	Tender-achse aus Eisen	Anbruch, Material war von so geringer Haltbarkeit, dass der Schenkel nach 2 Schlägen absprang	3630	16,6	.	grobkörnig, krystallinisch, glänzend, mit einer sehnigen Stelle.		
dto.	unbekannt	—	2/10. 1883	dto.	Anbruch	3062	48,2	30,8	dunkelgrau und sehnig	verschrumpft und rissig.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Sächs. Staats-E.	Phönix in Laar	/2. 1876	13/10. 1883	Wagenachse aus Bessemer Stahl	Bruch, mit ca. ⅔ altem Anbruch	4 918	5,5	6,3	feinkörnig und glänzend		während des Verschiebens.
Alföld-Fiumaner E.	Prevali	11/9. 1869	8/1. 1883	Wagenachse aus Schmiedeisen	Bruch, mit in Folge Heisslaufens eingeriebener Fläche	2 888	44,2	25,7	sehnig, theilweise porös, mit Rissen versehen	rauh, mit Längsrissen versehen.	
dto.	unbekannt	11/9. 1869	21/1. 1883	dto.	Anbruch	1 972	—	—	sehnig, mit Rissen versehen	mit Querrissen versehen.	
dto.	unbekannt	11/9. 1869	16/2 1883	Tenderachse aus Schmiedeisen	Bruch mit altem Anbruch	3 168	45,2	26,7	dto.	rauh, mit Querrissen versehen	beim Durchfahren eines Bahnhofes.
dto.	unbekannt	11/9. 1869	24/2. 1883	Wagenachse aus Schmiedeisen	Anbruch	2 649	—	—	unganz	mit Längsrissen.	
dto.	Ganz & Co.	11/9. 1869	11/5. 1883	dto.	dto.	2 913	12,7	16,0	sehnig, theilweise porös	mit Querrissen versehen.	
dto.	unbekannt	11/9. 1869	7/9. 1883	dto.	dto.	2 245	—	—	unganz und unrein	mit Längsrissen.	
Kaschau-Oderberger E.	John Brown & Cp.	—	10/3. 1883	Wagenachse aus Bessemer Stahl	Bruch, mit altem Anbruch	7 029	19,8	13,0	feinkörnig spröde	glatt	bei voller Fahrt auf der Strecke, Zugentgleisung die Folge.
dto.	—	—	10/3. 1883	dto.	Bruch, Bruchfläche frisch, Material feinkörnig und gut	4 878	47,4	23,7	sehr feinkörnig	kleinere Langrisse	Achsbruch ist in Folge des ersteren, resp. durch die Zugsentgleisung entstanden.
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	unbekannt	—	12/1. 1883	Wagenachse aus gewalztem Schmiedeisen	Anbruch, Bruchfläche grobkörnig u. krystallinisch	3 140	34,2	26,1	ungleichförmig, ⅓ feinkrystallinisch, ⅔ sehnig	geschrumpftes Aussehen, an einzelnen Stellen Querrisse.	
dto.	unbekannt	1869	1/10. 1883	dto.	Bruch, unganzes Material, sonst stark verrieben	3 233	22,83	18,6	grobkrystallinisch	geschrumpftes Aussehen, an mehreren Stellen nach der Länge unganze Stellen	bei voller Fahrt auf der Strecke.
dto.	Eisenwerk Zeltweg	/11. 1870	9/12. 1883	dto.	Bruch, unganzes Material, verrieben, grobkörnig und krystallinisch	2 566	35,4	28,0	sehnig, stellenweise porös, tiefgrau	geschrumpftes Aussehen, an der Zerrissstelle Anrisse.	dto.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Lemberg-Czernowitz-Jassy E.	Eisenwerk Zeltweg	1866	20/3. 1883	Wagenachse aus Schweisseisen gewalzt	Anbruch	2 968	49,23	—	homogen, Farbe tiefgrau	gleichförmig geschrumpft, frei von Anbrüchen.	
dto.	dto.	1866	23/8. 1883	dto.	Bruch, krystallinischer, grobkörniger, theils frischer, theils alter Bruch	2 878	42,56	26,85	dunkelgrau, an vielen Stellen poröses Gefüge sichtbar	geschrumpft und an vielen Stellen anrissig.	
K. K. Direction für Staats-E.-Betrieb	Eisenwerk Prevali	1868	17/2. 1883	Tenderachse aus Eisen gewalzt	Bruchfläche zeigt langrissiges, faseriges Material	2 650	36,0	19,0	matt, glänzend blasig, unganze Stellen	stark rissig	bei voller Fahrt auf der Strecke.
dto.	dto.	1860	24/2. 1883	Wagenachse aus Eisen gewalzt	Bruch, ⅔ alter Anbruch, frische Bruchfläche zeigt sehniges Material, unganze Stellen	2 980	30,4	18,0	matt, glänzend, unganzeStellen	rissig	dto.
dto.	Eisenwerk Reschitza	1872	4/3. 1883	dto.	Bruch, ⅓ alter Anbruch, frischer Bruch zeigt grobes Korn	der Stab deformirte sich bereits bei 10 000 kg			blasig, schlackig	dto.	dto.
dto.	dto.	1874	14/3. 1883	Wagenachse aus Bessemer Stahl	Bruch, alter Anbruch frischer Bruch zeigt grobkörniges, sprödes Material	3 580	7,0	8,0	grob krystallinisch und unganze Stellen	dto.	dto.
dto.	Prevali	1858	14/11. 1883	Wagenachse aus Schmiedeeisen gewalzt	Bruch, ¾ alter Anbruch	2 830	12,2	7,5	schlackig	querrissig	dto.
Erste Siebenbürger E.	Wr.Neustädter Masch.-Fabrik	/1. 1868	2/1. 1883	Tenderachse aus Schmiedeeisen	Bruchfläche verrostet und verrieben, Material sehnig	2 831 2 746	58,32 33,73	26,75 16,0	sehnig, porös sehnig, porös, rissig	rauh, querrissig ungleich, rauh, langrissig	dto.
dto.	Maffei	/7. 1870	6/6. 1883	dto.	Bruchfläche verrostet und verrieben, Material grobkörnig	2 496 3 081	— 46,89	11,0 11,25	sehnig, porös sehnig, porös	langrissig Material schlackig	beim Verschieben.
dto.	Wr.Neustädter Masch.-Fabrik	/1. 1869	5/8. 1883	dto.	Bruchfläche ganz verrieben	3 021 3 021	66,8 61,5	36,5 32,5	gleichmässig, schlackig schlackig, querrissig	rissig ungleich	bei voller Fahrt auf der Strecke.
dto.	dto.	/1. 1869	14/9. 1883	dto.	Bruch vollkommen verrieben	2 640 3 035	51,5 51,0	27,0 30,5	gleichmässig, schlackig, schlackig, rissig,	rissig gleichmässig	dto.
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	unbekannt.	—	9/12. 1882	Wagenachse aus Schmiedeeisen	Bruchfläche verrieben	2 990 2 780 2 740	28,9 21,8 17,6	17,0 8,2 45,0	kurzsehnig	langrissig	dto.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Eisenwerk Reschitza	1865	10/1. 1883	Wagen-achse aus Schmied-eisen	Bruch, verrieben	2 724 2 763 2 844	57,2 53,5 56,2	31,5 32,0 26,0	zähe, porös	grob, langrissig	beim Verschieben.
dto.	unbekannt	—	25/1. 1883	Tender-achse aus Schmied-eisen	Bruch, in der Mitte mittelfein, die Ränder ver-rieben	3 037 3 231 3 466	53,2 55,2 42,7	30,0 23,5 23,5	sehnig, porös, rissig,	vor der Probe Schlacken-adern zeigend, nach dem Reis-sen wenig lang-rissig	bei voller Fahrt.
dto.	Prevali	1857	12/2. 1883	dto.	Bruch, ¼ alt. Anbruch, ¼ verrieben, ½ grobkörnig	3 043 3 087 3 092	23,2 20,7 25,0	13,0 10,7 11,0	kurzsehnig, porös, stark unrein	vor dem Ver-suchSchlacken-adern, nach dem Versuch unzählige Querrisse	dto.
dto.	dto.	4/5. 1874	28/2. 1883	dto.	Bruch, alter Anbruch	3 380 3 220 3 140	48,5 15,5 14,4	26,0 13,7 11,7	sehnig, halbsehnig, halb grob-körnig, grobkörnig	wellig, quer-rissig	dto.
dto.	dto.	1857	4/7. 1883	Wagen-achse aus Schmied-eisen	Bruch, verrieben	3 000 3 470 3 190	28,0 17,4 23,3	12,5 10,7 12,0	sehnig, Mate-rial unrein	lang- und querrissig	beim Durchfahren eines Bahnhofes.
dto.	unbekannt	1875	19/4. 1883	Tender-achse aus Schmied-eisen	Bruch, alter Anbruch; frischer Bruch, feinkörnig	3 210 3 200	19,5 21,5	11,0 11,0	kurzsehnig, Material unrein	dto.	
dto.	dto.	1872	8/6. 1883	dto.	Bruch, alter Anbruch	3 430 2 730 2 820	13,5 7,5 —	24,7 3,5 6,0	sehnig grobkörnig dto.	wellig, mit ein-zelnen Quer-rissen	bei voller Fahrt auf der Strecke.
dto.	Prevali	1875	12/6. 1883	dto.	Anbruch	3 220 2 910	22,0 3,5	15,0 4,7	sehnig } Mate-rial grob-körnig } spröde	Lang- und Querrisse.	
dto.	dto.	1875	12/6. 1883	dto.	dto.	3 409 2 815 2 829	28,1 4,4 14,5	18,0 2,2 7,2	kurzfaserig, Material spröde	dto.	
dto.	dto.	1858	14/6. 1883	Wagen-achse aus Schmied-eisen	dto.	3 093 2 990 3 247	46,4 37,4 43,9	31,0 17,7 27,5	faserig, Material zähe	dto.	
dto.	dto.	1875	28/6. 1883	Tender-achse aus Schmied-eisen	dto.	2 950 3 480 3 320	10,7 29,6 25,4	7,0 16,0 14,5	grobkörnig	wellig, mit ein-zelnen Quer-rissen.	
dto.	unbekannt	—	13/7. 1883	dto.	dto.	2 950 3 170 3 040	— 16,8 —	6,5 5,7 5,1	kurzsehnig, Material unrein	querrissig.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	unbekannt	1875	14/7. 1883	Tender-achse Schmied-eisen	Anbruch	3 220 3 320 3 210	22,1 24,8 19,0	13,2 18,0 15,5	sehnig, Material spröde	wellig, querrissig.	
dto.	Prevali	1871	14/7. 1883	dto.	Bruch, 1/3 alter Anbruch, frischer Bruch grobkörnig	2 960 2 950 2 922	27,0 22,0 34,4	25 5 14,0 23,5	kurzfaserig, Material unrein	zahlreiche Querrisse	bei voller Fahrt auf der Strecke.
dto.	dto.	1857	23/7. 1883	Wagen-achse Schmied-eisen	Bruch, 1/2 alter Anbruch, frischer Bruch mittelfeinkörnig	2 922 2 722 2 984	19,5 18,8 7,2	9,0 — 11,25	dto.	dto.	dto.
dto.	unbekannt	1872	24/7. 1883	Tender-achse Schmied-eisen	Anbruch	3 830 3 520 3 850	32,6 46,2 33,4	22,5 26,0 19,5	} sehnig halb sehnig, halb krystallinisch	wenig querrissig.	
dto.	dto.	—	25/7. 1883	Loc.-Achse Schmied-eisen	dto.	2 780 2 870	48,5 49,3	20,0 18,5	sehnig, Material zähe	dto.	
dto.	Zeltweg	/3. 1867	10/8. 1883	Tender-achse Bessemer Stahl	Bruch, 1/4 alter Anbruch, theils verrieben theils mittelfeinkörnig	3 130 3 080 3 130	13,3 7,3 17,7	9,0 6,5 11,5	grobkörnig	querrissig	dto.
dto.	unbekannt	—	28/8. 1883	Loc.-Achse Schmied-eisen	Anbruch	2 750 2 610 2 525	— — —	18,5 9,0 10,0	porös, sehr unrein	schuppig, querrissig.	
dto.	dto.	1877	17/10. 1883	Tender-achse Schmied-eisen	Bruch, 1/3 mittelfeinkörnig, 2/3 verrieben	3 330 3 110 2 430	42,6 45,1 6,7	23,5 23,2 5,7	kurzsehn., porös dto. grobkörnig	lang- und querrissig	beim Durchfahren eines Bahnhofes.
dto.	dto.	29/3. 1872	27/10. 1883	dto.	Anbruch	2 840 1 830 2 550	4,6 1,6 4,7	3,6 — 0,6	grobkörnig und blättrig, Material spröde	querrissig.	
dto.	dto.	1858	31/10. 1883	dto.	dto.	2 950 2 660 3 280	41,6 16,8 15,4	28,7 4,2 12,0	sehnig, zähe { kurzehnig, unrein dto.	lang- und querrissig.	
dto.	Prevali	20/7. 1876	6/11. 1883	dto.	Bruch, frisch u. sehnig	2 970 3 500 2 970	21,9 25,3 36,4	16,0 15,0 25,5	kurzsehnig, Material unrein	querrissig.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	unbekannt	—	14/11. 1883	Loc.-Achse Schmied-eisen	Anbruch	2 760 2 660 2 655	41,0 — 8,6	24,0 11,5 6,5	sehnig dto. grobkörnig	langrissig.	
dto.	Eisenwerk Wittkovitz	1873	20/11. 1883	Wagen-achse Bessemer Stahl	Anbruch, um den Stummel herum	3 800 3 950 3 790	50,9 48,9 57,3	22,5 23,2 25,0	feinkörnig, Material zähe, ungleichförmig	wenig querrissig.	
dto.	Owens	—	30/11. 1883	dto.	Anbruch	3 410 3 380 3 360	66,0 63,4 63,8	28,7 27,7 29,2	sehr feinkörnig	rauh, unversehrt.	
dto.	unbekannt	—	5/12. 1883	Wagen-achse Schmied-eisen	dto.	3 310 3 250 3 150	38,4 40,6 35,5	25,0 25,7 27,5	sehnig, Material zähe, wenig unrein	lang- und querrissig.	
dto.	dto.	—	6/12. 1883	Wagen-achse Bessemer Stahl	dto.	2 740 2 860 2 840	29,2 37,9 37,0	20,5 24,2 23,7	sehnig	rauh, lang- und querrissig.	
dto.	dto.	—	8/12. 1883	dto.	Bruch, theils körnig, theils sehnig	2 830 2 860 2 930	51,0 47,0 48,6	34,7 30,2 33,5	dto.	matt, rauh, wenig querrissig	bei voller Fahrt auf der Strecke.
dto.	dto.	—	22/12. 1883	Wagen Schmied-eisen	Anbruch	3 270 3 240 3 340	44,7 61,2 62,3	10,2 15,0 21,0	grobkörnig sehnig, körnig sehnig	stark querrissig langrissig dto.	
Warschau-Wiener E.	Erste Ungar. Act.-Gesellschaft für Eisenbahn-Bedarf	13/6. 1871	26/1. 1883	Wagen-achse Eisen	Bruch, Fläche verrieben	3 720	26,6	20,5	grobkörnig	Querrisse	bei Revision nach Warmlaufen entdeckt.
dto.	Ganz & Cp.	1864	20/3. 1883	dto.	Bruch, alter Anbruch	2 460	3,3	5,0	grobkörnig, fleckig	tiefe Querrisse	beim Durchfahren eines Bahnhofes.
dto.	Axle Tree Cp.	1860	19/7. 1883	dto.	dto.	3 119	35,4	25	Sehne gleichförmig	rissig	bei voller Fahrt auf der Strecke.
dto.	Borsig	2/4. 1875	8/8. 1883	Loc.-Achse Tiegel-guss-Stahl	dto.	4 260	22,3	18,5	grobkörnig	theilweise rissig	beim Durchfahren eines Bahnhofes.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 660.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die am 1. Juli cr. fällig werdenden Zinscoupons der fünfprocentigen Prioritäts - Obligationen unserer Gesellschaft werden vom 1. k. M. an bei den nachbenannten Zahlstellen der Gesellschaft:
1. der Betriebscasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,
3. der Braunschw. Hannoverschen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause J. L. Eltzbacher in Köln und
5. dem Bankhause E. Meyer & Sohn in Hannover

eingelöst werden.

Braunschweig, 18. Juni 1884. (1532)
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Juli d. J. beginnt die **Ausgabe eines neuen Couponbogens für die Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. Emission.**

Zu dem Behuf sind die Talons zu den bezeichneten Prioritäts-Obligationen unter Beifügung eines arithmetisch geordneten, in duplo auszufertigenden Nummer-Verzeichnisses
in Altona bei unserer Hauptcasse,
in Kiel bei dem Bahnhofs-Inspector Herrn Kähler,
in Flensburg bei dem Betriebs-Inspector Herrn Matthiessen,
vom bezeichneten Tage an, an den Wochentagen Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag von 9 Uhr Vormittags bis 12 Uhr Mittags einzureichen.

Ein Exemplar des Nummer-Vezeichnisses wird mit Quittung über die geschehene Einlieferung der Talons versehen, sofort zurückgegeben; nach Ablauf von 8 Tagen können gegen Rückgabe dieses Verzeichnisses die neuen Couponbogen bei der nämlichen Dienststelle während der vorbezeichneten Geschäftsstunden in Empfang genommen werden.

Formulare zu den einzureichenden Verzeichnissen werden vom 25. d. M. ab bei den Ausgabestellen verabfolgt.

Altona, den 24. Juni 1884. (1533)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Nach § 4 der Bekanntmachung der Herzoglich Braunschweigischen Staatsministeriums vom 30. October 1874, die Emission von 300 000 M. Prioritätsobligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft betr., ist die genannte Gesellschaft berechtigt, die fraglichen Prioritätsobligationen durch öffentliche Blätter mit sechsmonatlicher Frist zu kündigen, und durch Zahlung des Nennwerthes einzulösen.

Da beschlossen ist, von diesem Rechte Gebrauch zu machen, so werden die von der Gesellschaft in Gemässheit der obengedachten Bekanntmachung Herzoglichen Staatsministeriums emittirten fünfprocentigen Prioritätsobligationen, soweit dieselben nicht bereits zur Rückzahlung ausgeloost sind, hierdurch zur Einlösung auf den 2. Januar 1885 gekündigt, und die Inhaber aufgefordert, die in ihren Händen befindlichen Stücke nebst den noch nicht fälligen Zinscoupons am 2. Januar k. Js. entweder bei der Casse der Gesellschaft zu Blankenburg a/Harz, oder der Braunschweig-Hannoverschen Hypothekenbank hierselbst, oder dem Bankhause J. L. Eltzbaher & Comp. zu Köln, oder dem Bankhause Ephraim Meyer u. Sohn zu Hannover, oder der Deutschen Bank zu Berlin behuf Rückempfang des Nennwerthes derselben einzuliefern.

Mit dem 1. Januar k. Js. werden die etwa nicht zur Einlösung eingelieferten Stücke der gedachten Prioritätsobligationen aus der Verzinsung fallen.

Der Betrag der an den eingelieferten Stücken etwa fehlenden, nach dem 2. Januar 1885 fälligen Zinscoupons wird von dem Capitalbetrage in Abzug gebracht werden.

Braunschweig, den 24. Juni 1884. (1534)
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

V. Submissionen.

Breslau-Freiburger Eisenbahn. Die Lieferung von 6 Stück Personenzug-Locomotiven nebst Tendern soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in unserem maschinentechnischen Büreau, hier, Freiburger Bahnhof, Verwaltungsgebäude, Zimmer No. 54 zur Einsicht aus und können gegen Erstattung von 3 M. daselbst auch in Empfang genommen werden.

Offerten sind versiegelt und frankirt bis zum Termine am 10. Juli cr., Mittags 12 Uhr, an uns mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven“ einzureichen.

Breslau, den 23. Juni 1884. (1535)
Königliche Direction.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung von 86 Stück Achsen mit Rädern und 172 Stück Tragfedern zu Personenwagen soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen werden gegen Porto- und Bestellgeld - freie Einsendung von 1 M. 50 ₰ für Achsen und 1 M. 50 ₰ für Federn, sowie von je 20 ₰ für Porto durch den Büreauvorsteher, Eisenbahnsecretär Boye, abgegeben, können auch daselbst eingesehen werden.

Offerten sind bis zu dem am
Sonnabend, den 19. Juli cr.,
Mittags 12 Uhr,
anstehenden Termine portofrei an das unterzeichnete Büreau, Neuegasse 29/33, einzureichen.

Erfurt, den 16. Juni 1884. (1536)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirection.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 51. 1884.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. Juli 1884.

Die Eisenbahnen Deutschlands und Englands in den Jahren 1880 und 1881.*)

Die Verhältnisse, welche auf die Entwicklung und den pecuniären Erfolg der Eisenbahnen einwirken, liegen in England schon in Folge der geographischen Lage wesentlich günstiger, als in Deutschland. Bei der Gestaltung des Eisenbahnnetzes, wie bei der Wahl der Betriebseinrichtungen war in England auf kein fremdes Land Rücksicht zu nehmen, überhaupt auf kein anderes Interesse, als das der Eisenbahngesellschaften. Die Betriebsmittel der Englischen Eisenbahnen brauchen nicht in den Bereich anderer Eisenbahneinrichtungen, anderer Gesetzgebungen überzugehen, ein Umstand, welcher für den Englischen Eisenbahnbetrieb eine wesentlich einfachere Gestaltung zulässt, als für den Deutschen, dessen Einrichtungen weit grösseren und verschiedenartigeren Ansprüchen gerecht werden müssen. Es kommt hinzu, dass die Terraingestaltung bei dem überwiegenden Theile der Englischen Eisenbahnen die Anwendung günstigster Neigungs- und Krümmungsverhältnisse gestattete, während in Deutschland vielfach steile Gebirgsstrecken den Betrieb in hohem Grade erschweren. Rechnet man hierzu noch, dass auch die Verkehrsverhältnisse in England für die Eisenbahnen wesentlich günstiger gestaltet sind, als in Deutschland, so ist ersichtlich, dass die Englischen Eisenbahnen vor den Deutschen in Bezug auf die Erzielung günstiger Resultate, besonders in finanzieller Beziehung, wesentliche Chancen voraushaben.

Die für den Vergleich zu benutzenden Unterlagen sind für beide Länder ebenfalls von sehr verschiedener Art.

Während die von dem Reichs-Eisenbahnamt in sorgfältigster Weise bearbeitete „Statistik der in Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands" eine vorzüglich verwendbare Quelle für die Erkenntniss der Deutschen Eisenbahnverhältnisse bietet, ist das für die richtige Erkenntniss der Englischen Eisenbahnverhältnisse zu Gebote stehende Material um so dürftiger. Der Generalbericht des Handelsamts (Board of Trade), welcher alljährlich dem Parlamente vorgelegt wird, enthält nur sehr summarische Angaben über die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, das in den Eisenbahnen angelegte Kapital, die Betriebs-Einnahmen, Ausgaben und Ueberschüsse und die danach auf das Anlagekapital entfallende Dividende. Es ist anscheinend eben nur der Zweck des Berichtes, ein allgemeines Bild der wirthschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen Englands zu geben.

Trotz dieser Verschiedenartigkeiten bietet die Vergleichung der mit den Eisenbahnen der beiden Länder erzielten Erfolge grosses Interesse, indem jene wesentlichsten Daten über die Ausdehnung der Eisenbahnen, das in denselben angelegte Capital und die bei dem Betriebe in den Jahren 1880 und 1881 erzielten Ergebnisse bereits genügend erkennen lassen, wie die Ergebnisse der Deutschen Eisenbahnen sich gegenüber denen des ältesten und weit entwickelsten Bahnwesens Europa's stellen.

Bei dem grösseren Theile der Deutschen Bahnen umfasst das Betriebsjahr 1880/81 die Z it vom 1. April 1880 bis 1. April 1881, bei den übrigen Bahnen die Zeit vom 1. Januar 1880 bis 1. Januar 1881. Ob bei den Englischen Bahnen ein Unterschied zwischen Betriebs- und Kalenderjahr besteht, ist aus den Berichten nicht ersichtlich.

1. Länge und Anlagecapital.

Die absolute Ausdehnung der Eisenbahnen ist in Deutschland grösser als in England, im Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Bevölkerungszahl steht indessen Deutschland nur noch wenig hinter England zurück. Der Zuwachs sowohl an neuen Bahnlinien, als an zweiten Gleisen war in Deutschland sowohl absolut als relativ grösser als in England, wie nachfolgende Tabelle zeigt:

*) Wir entnehmen die nachstehenden statistischen Mittheilungen einem eingehenden Aufsatz von H. Claus im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1884 Heft 2. Das Material für diese Veröffentlichungen wurde in Bezug auf England dem alljährlich dem Englischen Parlamente vorgelegten Berichte des Handelsamts über das Anlagecapital, den Personen- und Güterverkehr, die Betriebsausgaben und die Reineinnahmen der Eisenbahngesellschaften des vereinigten Königreichs (General Report to the Board of Trade in regard to the Share and Loan Capital, Traffic in Passengers and Goods and the Working Expenditure and Net Profits from Railway Working of the Railway Companies of the United Kingdom) entnommen, während für Deutschland die vom Reichseisenbahnamt hergestellte Deutsche Eisenbahn-Statistik als Quelle diente.

Längen-Angaben	Deutschland 1880/81	Deutschland 1881/82	England 1880	England 1881	Zunahme und Abnahme in 1881 gegen 1880 Deutschland inpCt.	Zunahme und Abnahme in 1881 gegen 1880 England inpCt.
Länge der im Betrieb befindl. Eisenbahnen km	33 707	34 253	28 872	29 262	+1,6	+1,3
Davon doppel- oder mehrgleisig . . km	9 933	10 164	15 783	15 896	+2,3	+0,7
Auf 10 000 Einwohner kommt Bahnlänge km	7,44	7,56	8,18	8,27	+1,6	+1,1
Auf 100 qkm kommt Bahnlänge . . . km	6,23	6,32	9,17	9,29	+1,4	+1,3
Länge der im Betrieb befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden schmalspurigen Eisenbahnen km	193	199	—	—	+3,1	—

Ob die für die Längen der Englischen Bahnen angegebenen Zahlen die Eigenthums- oder die Betriebslängen bezeichnen, ist aus der vorliegenden Quelle nicht ersichtlich. Ebenso ist nicht ersichtlich, ob in diesen Zahlen die in England befindlichen schmalspurigen Eisenbahnen einbegriffen sind oder nicht. Die Ausdehnung der schmalspurigen Bahnen ist indess in England ebenso wie in Deutschland verhältnissmässig nur sehr gering. Diese Bahnen kommen deshalb für die Gesammtresultate nicht in Betracht. Von den Deutschen Bahnen sind im Nachstehenden lediglich die normalspurigen berücksichtigt.

Von den Deutschen Bahnen wurden betrieben

	1880/81 km	1881/82 km
als Vollbahnen	30 460	30 576
als Bahnen untergeordneter Bedeutung . .	3 247	3 677
	33 707	34 253

Die Englischen Eisenbahnen sind sämmtlich Privateigenthum und stehen auch im Privatbetrieb. Von den Deutschen Bahnen waren:

	1880/81 km	1881/82 km
Staatsbahnen und auf Rechnung des Staats verwaltete Privatbahnen	22 325	22 776
Privatbahnen unter Staatsverwaltung	3 737	3 763
Privatbahnen unter Privatverwaltung	7 645	7 714
	33 707	34 253

Die Gesammt-Bauaufwendung für die Deutschen Eisenbahnen betrug

	1880 M.	1881 M.
im Ganzen	8 735 114 191	8 912 735 085
für das km Eigenthumslänge	258 767	259 837

Das in Deutschland von den gegenwärtigen Besitzern auf die Bahnanlage verwendete Capital welches für die Verzinsung in Betracht kommt, betrug für 1880 8 877 543 336 und für 1881 9 054 560 226 M. Der Betrag des seitens Dritter geleisteten Subventionen und Zahlungen à fonds perdu, welcher von den Baukosten in Abzug gebracht ist, belief sich für 1880 auf 44 123 981 und für 1881 auf 54 794 889 M. Der in der Englischen Statistik angegebene Betrag des Anlagekapitals stellt anscheinend die Summe des Nominalwerthes der Aktien und Obligationen und des Betrages der von den Gesellschaften gemachten Anleihen und Schulden dar.

Der im Verhältniss zu dem Zuwachs an Bahnlänge bedeutende Zuwachs an Kapital wird in der Englischen Statistik dadurch erklärt, dass vielfach Conversionen stattgefunden haben und dadurch nominell eine höhere Kapitalsziffer sich ergeben hat.

Da in der Englischen Statistik die Verwendung des Anlagekapitals nicht specieller angegeben ist, so lässt sich auch nicht nachweisen, durch welche Ursachen die kilometrischen Anlagekosten sich in England so bedeutend höher stellen als in Deutschland.

Anlagecapital	Deutschland 1880/81	Deutschland 1881/82	England 1880	England 1881	Zunahme und Abnahme in 1881 gegen 1880 Deutschland in pCt.	Zunahme und Abnahme in 1881 gegen 1880 England in pCt.
Gesammt-Anlagecapital . . M	8 877 543 336	9 054 560 226	14 566 336 960	14 910 563 240	+ 1,9	+ 2,4
Anlagecapital für das Kilometer Bahnlänge . M	262 986	263 972	504 819	509 866	+ 0,3	+ 1,0
Von dem verwendeten Anlagecapital sind beschafft: bei den Staatsbahnen						
durch Staatsanleihen . . M	5 572 878 311	5 849 831 412	—	—	+ 4,9	—
aus extraordinären Fonds . M	694 838 223	570 481 507	—	—	— 17,0	—
bei den Privatbahnen durch Emission von Actien M	1 266 814 392	1 280 499 123	5 409 930 060	5 518 720 000	+ 1,1	+ 2,0
durch Emission von Obligationen M	1 247 185 742	1 256 655 055	5 521 234 280	5 699 300 000	+ 0,8	+ 3,2
durch schwebende Schulden . M	85 778 207	87 039 668	—	—	+ 1,5	—
durch Anleihen u. Schulden (loans and debenture stock) . . M	—	—	3 635 172 620	3 692 540 000	—	+ 1,6

2. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Aus der nachstehenden Zusammenstellung ist der Bestand an Betriebsmitteln auf den Deutschen und Englischen Eisenbahnen in den Jahren 1880 und 1881 ersichtlich. Ueber die in den Personenwagen enthaltenen Sitzplätze, die Tragfähigkeit der Güterwagen, sowie über die Beschaffungskosten und die Leistungen der Betriebsmittel, hinsichtlich deren man in der Deutschen Statistik so eingehende Mittheilungen findet, enthält die Englische Statistik keine Angaben.

Betriebsmittel	Deutschland 1880/81	Deutschland 1881/82	England 1880	England 1881	Zunahme u. Abnahme in 1881 gegen 1880 Deutschland in pCt.	Zunahme u. Abnahme in 1881 gegen 1880 England in pCt.
I. Bestand.						
Locomotiven zusammen	10869	11020	13384	13727	+1,4	+2,5
Auf 10 km Bahnlänge .	3,19	3,18	4,63	4,69	—	—
Personenwag. zusammen	19929	20455	29565	30489	+2,7	+3,1
Gepäck-, Güter- und sonstige Wagen	223217	226019	402901	414469	+1,2	+2,9

3. Finanzielle Betriebsergebnisse.

Die nachstehende Zusammenstellung der Einnahme, der Ausgabe und des Ueberschusses der Einnahmen über die Ausgaben bei den Deutschen und Englischen Eisenbahnen in den Jahren 1880 und 1881 bietet im Allgemeinen ein erfreuliches Bild der stetigen Entwicklung des Verkehrs in beiden Ländern.

Finanzielle Betriebsergebnisse.	Deutschland 1880/81	Deutschland 1881/82	England 1880	England 1881	Zunahme und Abnahme in 1881 gegen 1880 Deutschland	Zunahme und Abnahme in 1881 gegen 1880 England
					pCt.	pCt.
Einnahme aus dem Personenverkehr.						
1. Classe . . . ℳ	13 620 605	13 889 052	78 880 000	76 080 000	+ 2,0	— 3,5
2. Classe . . . „	69 345 667	70 055 398	70 600 000	68 900 000	+ 1,2	— 2,4
3. Classe . . . „	109 636 418	114 058 163	296 600 000	307 540 000 *)	+ 4,0	—
4. Classe . . . „	29 531 625	32 103 752			+ 8,7	—
Abonnementsbillets . . . „	—	—	29 120 000	30 420 000	—	+ 4,4
Nebeneinnahme aus dem Personenverkehr . „	9 285 823	9 236 636	68 809 280	70 900 000	— 0,5	+ 3,0
Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr . „	236 413 817	245 029 681	544 009 280	553 840 000	+ 3,6	+ 1,8
Für das Kilometer Bahnlänge . . „	7 130	7 276	18 842	18 927	+ 2,0	+ 0,5
Einnahme aus dem Güterverkehr.						
Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr . ℳ	592 031 056	612 051 464	715 226 060	736 020 000	+ 3,4	+ 2,9
Für das Kilometer Bahnlänge . . „	17 583	17 899	24 772	25 153	+ 1,8	+ 1,6
Sonstige Einnahmen . . . „	57 791 869	65 102 565	50 597 160	53 240 000	+ 12,6	+ 5,2
Gesammte Einnahme . . . „	886 012 544	922 183 710	1 309 832 500	1 343 100 000	+ 4,1	+ 2,5
Einnahme für das Kilometer Bahnlänge . „	25 899	26 495	45 020	45 900	+ 2,3	+ 1,9
Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr zusammen . „	828 444 873	857 081 145	1 259 235 340	1 289 860 000	+ 3,4	+ 2,4
Für das Kilometer Bahnlänge . . „	24 522	24 950	43 620	44 070	+ 1,7	+ 1,0
Betriebsausgaben.						
Gesammte Betriebsausgabe . . . ℳ	494 274 065	515 759 188	672 022 480	698 000 000	+ 4,3	+ 3,9
auf 1 km Betriebslänge . . . „	13 968	14 297	23 270	23 853	+ 2,4	+ 2,5
Gesammte Ausgabe in Procenten der Gesammteinnahme pCt.	53,93	53,96	51,3	52,0	—	—
Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe im Ganzen ℳ	391 738 479	406 424 523	637 810 020	645 100 000	+ 3,7	+ 1,1
auf das Kilometer Bahnlänge . . „	11 930	12 198	22 091	22 045	+ 2,2	— 0,2
„ 1 000 Nutzkm . . . ℳ	1 945	1 946	—	—	0,0	—
„ 1 000 Zugkm . . . „	—	—	1 572	1 527	—	— 3,0
Der Ueberschuss beträgt in Procenten des Anlagecapitals . pCt.	4,44	4,54	4,38	4,33	—	—

*) 3. Classe und Parlamentszüge.

Die Gesammteinnahme ist in 1881 gegen 1880 bei den Deutschen Eisenbahnen um 4,1, bei den Englischen um 2,5 pCt. gestiegen. Wird von den „sonstigen Einnahmen“ abgesehen, unter welchen sich vielfache, mit dem eigentlichen Verkehrsdienste nicht direct zusammenhängende Posten befinden, und welche deshalb auch bei den Englischen Eisenbahnen für die Berechnung der Einnahmen auf das Zugkilometer ausser Betracht bleiben, so ergiebt sich die Zunahme der Einkünfte aus dem Personen- und Güterverkehr bei den Deutschen Bahnen zu 3,4, bei den Englischen zu 2,4 pCt. Der bedeutend höhere Durchschnittssatz der Verkehrseinnahmen der Englischen Bahnen für das Kilometer Bahnlänge (in 1881 bei den Deutschen Bahnen 24 950, bei den Englischen 44 070 ℳ) veranschaulicht die höhere Intensität des Englischen Verkehrs. Die Einnahme aus dem Personenverkehr ist in 1881 gegen 1880 bei den Deutschen Eisenbahnen verhältnissmässig doppelt so stark gestiegen, als bei den Englischen, nämlich um 3,6 gegen 1,8 pCt. Bemerkenswerth ist dabei noch, dass die Einnahme von den Reisenden der 1. und 2. Classe in England eine Abnahme zeigt, während die Einnahme aus der 3. Klasse und von den in Folge besonderer Parlamentsacte von den Eisenbahngesellschaften zu befördernden „Parlamentszügen“ (parliamentary trains) entsprechend steigt.*)

Was die Betriebsausgaben betrifft, so weicht das procentuale Verhältniss derselben zu den Einnahmen in Deutschland und England nur unwesentlich von einander ab und hat sich auch in beiden Ländern in 1881 nur unwesentlich gegen 1880 erhöht. Wie aus der Zusammenstellung ersichtlich, hat dieses Verhältniss in Deutschland 1880/81 53,93 pCt. gegen 53,96 pCt. in 1881/82 und in England 1880 51,3 pCt. gegen 52 pCt. in 1881 betragen. Eine speciellere Vergleichung der einzelnen Ausgabetitel ist wegen der Verschiedenartigkeit der Buchung bei den Deutschen und den Englischen Eisenbahnen nicht angängig.

Die durchschnittliche Verzinsung des Eisenbahn-Anlagecapitals durch den Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe ist in Deutschland etwas höher als in England, dieselbe hat in Deutschland 1880 4,44 pCt. und 1881/82 4,54 pCt., in England 1880 4,38 pCt. 1881 4,33 pCt. betragen. Die höchste Dividende für die Stammactien erzielte von den Deutschen Privatbahnen die 6 km lange Eisenbahn Nürnberg-Fürth, welche sowohl in 1880 als in 1881 21 pCt. herauswirthschaftete. Derselben am nächsten kam die 447 km lange Berlin-Hamburger Eisenbahn, welche 1880 14,25 und 1881 17,50 pCt. Dividende auf ihre Stammactien zahlte.

Die Verzinsung der Stammactien der Englischen Eisenbahnen ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich. Es erzielten

Procentsatz	Actienbetrag 1880 in Mill. Mark	Actienbetrag 1881 in Mill. Mark	Procentsatz	Actienbetrag 1880 in Mill. Mark	Actienbetrag 1881 in Mill. Mark
keine Dividende . .	810,46	788,70	von 7 bis 8 pCt. . .	721,14	1178,64
bis 1 pCt.	21,24	124,34	„ 8 „ 9 „ . .	437,24	5,70
von 1 bis 2 pCt. . .	359,60	305,84	„ 9 „ 10 „ . .	16,54	16,54
„ 2 „ 3 „ . .	103,74	183,44	„ 10 „ 12 „ . .	20,72	20,72
„ 3 „ 4 „ . .	449,96	319,84	„ 12 „ 13 „ . .	0,60	0,60
„ 4 „ 5 „ . .	568,08	844,12	„ 15 pCt.	22,20	—
„ 5 „ 6 „ . .	1243,16	1639,40	„ 16½ pCt. . . .	—	22,20
„ 6 „ 7 „ . .	635,26	68,64		5409,94	5518,72

Verordnung des Oesterreichischen Handelsministers vom 23. Juni 1884,

betreffend die Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sowie die Standorte der in Gemässheit dieser Organisation zu errichtenden Eisenbahn-Betriebsdirectionen.

Die nachfolgende, mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. Juni 1884 genehmigte Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern wird hiermit unter Hinweis auf die im § 35 derselben hinsichtlich des Zeitpunktes, mit welchem diese Organisation in Wirksamkeit zu treten hat, getroffenen Anordnungen mit dem Beifügen kundgemacht, dass die Einbeziehung der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbauten in die Generaldirection mit 1. October 1884 zu erfolgen hat.

Zugleich werden auf Grund der mit obiger Allerhöchster Entschliessung ertheilten Genehmigung als Standorte der in Gemässheit der neuen Organisation zu errichtenden K. K. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Budweis, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg, Pola und Spalato bestimmt.

Pino m. p.

Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Die Führung des Betriebes auf den in eigener Verwaltung des Staates befindlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, wie auch die Führung des Staatseisenbahnbaues erfolgt unter der Oberaufsicht des Handelsministers durch eine demselben unmittelbar unterstehende einheitliche Dienststelle, welche unabhängig von den sonstigen Eisenbahn-Agenden des Handelsministeriums fungirt und die Bezeichnung: „K. K. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen“ erhält.

Diese General-Direction hat in Angelegenheiten des bezeichneten Geschäftskreises als Executivorgan des Handelsministers zu fungiren und in dieser Eigenschaft die im Eingange angeführten Bahnen als einheitliches Gesammtnetz, insbesondere

*) Vergl. Gustav Cohn, die Englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre, Archiv 1883 S. 224 u. fgde.

gegenüber den Militär-Centralstellen, dann gegenüber anderen Verkehrsanstalten und im Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu vertreten.

Im Mobilisirungsfalle tritt die General-Direction sofort in die Centralleitung für Militärtransporte auf Eisenbahnen ein.

§ 2. In Unterordnung an die General-Direction (§ 1) werden zur Leitung des localen Betriebsdienstes auf den im § 1 bezeichneten Bahnen innerhalb der nach den Verkehrsbedürfnissen zu bildenden räumlichen Bezirke Dienststellen errichtet, welche die Bezeichnung: „K. K. Eisenbahnbetriebs-Direction" führen.

Der Betrieb der Trajectanstalt und Dampfschifffahrt auf dem Bodensee wird durch eine eigene Schifffahrts-Inspection in Bregenz geleitet, welche der General-Direction unmittelbar untergeordnet ist.

§ 3. Der locale Betriebsdienst auf den in § 1 bezeichneten Bahnen wird mit Berücksichtigung der örtlichen Erfordernisse und im Allgemeinen unter Trennung der drei Hauptdienstzweige von einander durch nachstehende als unterste Dienststellen fungirende Organe besorgt:

a) Der Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst einschliesslich der Bauten, für welche keine eigenen Bauleitungen bestellt sind, durch die Bahnerhaltungs-Sectionen;
b) Der Verkehrs- und commercielle Dienst durch die Stationen (Haltestellen), welche bei grösserer Wichtigkeit die Bezeichnung: „K. K. Bahnbetriebsamt" mit erweiterten Competenzbefugnissen erhalten;
c) Der Zugförderungs- und Werkstättendienst einerseits durch die Heizhausleitungen, andererseits durch die Werkstättenleitungen.

Neben den Bahnerhaltungs-Sectionen können zur Ausführung von Neubauten auf den im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen besondere technische Organe (Sectionen, Bauleitungen) aufgestellt werden.

§ 4. Die Bauausführung neuer auf Staatskosten herzustellender Bahnen erfolgt durch die zu diesem Zwecke aufgestellten, der General-Direction unmittelbar unterstehenden Bauleitungen, denen für die einzelnen Baustrecken Sectionen untergeordnet sind.

§ 5. Zur Begutachtung volkswirthschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahn-Verkehrswesens wird dem Handelsminister ein Staatseisenbahnrath beigegeben.

§ 6. Die Kosten der Centralleitung des Staatseisenbahnbetriebes sind ebenso wie jene des Staatseisenbahnbaues auf die einzelnen Bahnen nach dem vom Handelsministerium festgesetzten Verhältnisse zu vertheilen.

§ 7. Die Dienstsprache der Staatseisenbahn-Verwaltung ist die Deutsche.

In derselben hat insbesondere der gesammte innere Dienst mit Einschluss des Verkehres aller Organe der Staatseisenbahn-Verwaltung unter einander stattzufinden.

Alle Organe der Staatseisenbahn-Verwaltung haben mit den Militär- und Civilbehörden in Deutscher Sprache zu verkehren.

Die in Galizien aufgestellten Eisenbahnbetriebs-Directionen und die denselben unterstehenden, in diesem Lande befindlichen Dienststellen haben jedoch in Gemässheit der dort in Kraft stehenden, auf Grund der A. h. Entschliessung vom 4. Juni 1869 erlassenen Ministerialverordnung vom 5. Juni 1869 sich im Verkehre mit den landesfürstlichen nichtmilitärischen Behörden, Aemtern und Gerichten im Lande, wie auch mit den dortigen autonomen Behörden und Organen der Polnischen Sprache zu bedienen.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf den gegenseitigen Verkehr der bezeichneten Eisenbahnbetriebs-Directionen und unteren Dienststellen unter einander oder mit den im Lande befindlichen Aemtern und Organen des Post- und Telegraphendienstes.

Die bei den Eisenbahnbetriebs-Directionen einlangenden, in einer der in den Landestheilen, in welchen die der Betriebsdirection zugewiesenen Bahnstrecken gelegen sind, gebräuchlichen landesüblichen Sprachen verfassten Eingaben und Zuschriften von Parteien oder autonomen Behörden und Organen sind in derselben Sprache zu beantworten.

Alle für das Publikum bestimmten Mittheilungen (Kundmachungen, Aufschriften, Circulare etc.) sind in der Deutschen und in der betreffenden landesüblichen Sprache zu erlassen.

Der Verkehr mit dem Publikum hat in der Deutschen und in den betreffenden landesüblichen Sprachen stattzufinden, je nachdem die Anfrage oder Aeusserung, welche hierzu Anlass giebt, in der einen oder in der anderen erfolgt ist.

§ 8. Eine fachliche Beaufsichtigung der Staatseisenbahn-Verwaltung durch andere Staatsorgane findet nicht statt.

Sollte die General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen in Folge der ihr gesetzlich obliegenden Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes in den Fall kommen, Anstände wahrzunehmen, welche den Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung betreffen, so hat die General-Inspection sich behufs der geeigneten Abhilfe mit der betreffenden Eisenbahnbetriebs-Direction in das Einvernehmen zu setzen und hiervon gleichzeitig die General-Direction durch Mittheilung einer Abschrift zu verständigen. Falls die Abhilfe nicht erfolgt, ist der Gegenstand dem Handelsminister zur Kenntniss zu bringen.

II. General-Direction.

§ 9. Die zur Führung des Staats-Eisenbahnbetriebes und Staats-Eisenbahnbaues zu errichtende General-Direction wird von einem Sectionschef des Handelsministeriums geleitet, welcher den Titel „Präsident" führt.

Die General-Direction, welche in dem ihr übertragenen Wirkungskreise bezüglich aller nicht dem Handelsminister vorbehaltenen Angelegenheiten selbstständig fungirt, leitet und überwacht unter der unmittelbaren Oberaufsicht des Handelsministers den gesammten Dienst der Eisenbahn-Betriebsdirectionen und -Bauleitungen in administrativer, technischer und öconomischer Hinsicht.

Die Beziehungen der General-Direction zu der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen werden durch besondere Verfügung des Handelsministers geregelt.

§ 10. Die General-Direction umfasst:

I. Die Präsidial-Abtheilung, in welcher insbesondere die in Gemässheit des Wirkungskreises dem Handelsminister vorbehaltenen Gegenstände (§ 16) zu behandeln sind;

dann die Fachabtheilungen:

II. für Bahnerhaltung und Bau (einschliesslich der Bauausführung neuer Linien);
III. für Verkehrs- und Maschinendienst, einschliesslich des Zugförderungs- und Werkstättendienstes;
IV. für administrativen und commerciellen Dienst, einschliesslich der Einnahmencontrole, der Buchhaltung und der Cassageschäfte.

Die Vorstände der Fachabtheilungen (Directoren) sind berufen, in dem ihnen zugewiesenen Geschäftskreise die General-Direction selbstständig zu vertreten und insbesondere mit den Militärbehörden zu verkehren.

Nach dem jeweiligen Bedarfe werden die angeführten Fachabtheilungen in Unterabtheilungen gegliedert.

Die Buchhaltung wie auch die Hauptcasse werden, von einander unabhängig, von besonderen Vorständen geleitet.

Die Geschäftsordnung der General-Direction wird vom Handelsminister festgestellt.

§ 11. Der Präsident wird von Seiner Majestät dem Kaiser ernannt.

§ 12. Der Präsident leitet die gesammte der General-Direction zugewiesene Geschäftsführung. Er ist für dieselbe verantwortlich, und zwar insoweit sie nicht unmittelbar durch ihn erfolgt, in der Weise, dass er für die ordnungsmässige Handhabung des Dienstes durch die hierzu berufenen Organe zu sorgen und dieselben zur pflichtgemässen Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten anzuhalten hat.

Der Stellvertreter des Präsidenten wird vom Handelsminister bestimmt.

Als Vorstände der im § 10, Z. II—IV, angeführten Fachabtheilungen werden Oberbeamte bestellt, welche den Titel: „Director" mit einem den Dienstzweig der Fachabtheilung andeutenden Zusatze (Baudirector, Verkehrsdirector, administrativer Director) erhalten.

Denselben liegt die unmittelbare Leitung der in den Fachabtheilungen zusammengefassten Hauptdienstzweige, wie auch die Ueberwachung der für dieselben bestellten unteren Dienststellen und Organe und namentlich die Vorsorge in der Richtung ob, dass der Dienst in dem betreffenden Dienstzweige in Gemässheit der einschlägigen Dienstvorschriften gehandhabt werde und jederzeit den fachlichen Anforderungen Genüge leiste.

Die Directoren sind für die Erfüllung ihrer Obliegenheiten zunächst dem Präsidenten gegenüber verantwortlich und haben nach den von demselben erhaltenen Weisungen vorzugehen.

Rechtsverbindliche Erklärungen innerhalb des der General-Direction eingeräumten Wirkungskreises werden durch den Präsidenten bezw. dessen Stellvertreter abgegeben.

Die Geschäftsbehandlung bei der General-Direction erfolgt, von der im Disciplinarverfahren eintretenden commissionellen Antragstellung abgesehen, nach Bestimmung des Präsidenten.

§ 13. Der General-Direction, bezw. dem Handelsminister, sind in Ansehung des Betriebes der im § 1 bezeichneten Bahnen alle jene Agenden vorbehalten, welche nicht zum Wirkungskreise der zu errichtenden Eisenbahn-Betriebsdirectionen gehören (§ 28).

Der Wirkungskreis der General-Direction umfasst, unbeschadet der für einzelne Angelegenheiten erforderlichen höheren Genehmigung insbesondere auch:

1. Die einheitliche und gleichmässige Regelung des Dienstes in allen Zweigen, namentlich die Erlassung allgemein giltiger Dienstesvorschriften, Instructionen und sonstiger grundsätzlicher Verfügungen, sowie der Interpretation, Abänderung und Aufhebung derselben.

2. Das Budget-, Cassa- und Rechnungswesen der gesammten Staats-Eisenbahnverwaltung unter Mitwirkung der den Eisenbahn-Betriebsdirectionen beigegebenen Rechnungs-Departements;

3. Den Verkehr mit den Militair- und Civil-Centralstellen, mit anderen Bahnverwaltungen und Verkehrsanstalten, sowie mit den Gesellschaften der vom Staate betriebenen Bahnen;

4. Die Aufstellung und Abänderung des Personalstatuts, die Rangeintheilung der Beamten, die Ernennung, Beförderung, Kündigung (Pensionirung) und Entscheidung über die Disciplinarbehandlung der Beamten und Unterbeamten, deren Versetzung — insoweit sie nicht innerhalb desselben Betriebs-Directionsbezirkes erfolgt — sowie die Ernennung und Versetzung der Dienstvorstände, die Aufnahme und Kündigung der Bahnärzte und commerciellen Agenten, ferner die Bemessung der Pensionen und Provisionen für das gesammte Personal, dann die übrigen Personalangelegenheiten, des bei der General-Direction verwendeten Personals.

5. Die Verwaltung der für die Bediensteten bestehenden Versorgungs- und sonstigen Humanitätsfonde in Gemässheit der einschlägigen Statuten;

6. Die Leitung des Bahnerhaltungs- und Baudienstes, einschliesslich der Genehmigung der Projecte und der Bewilligung zur Vornahme von Aenderungen im Bahnbestande, welche den Rahmen der laufenden Erhaltung überschreiten oder die Verwendung der Bahnanlagen betreffen;

7. Die Leitung des Zugförderungs- und Werkstättendienstes, einschliesslich der Evidenzhaltung und Controle, der Instandhaltung des gesammten Fahrparkes, der Disposition über die Verwendung desselben, der Anschaffung und Entlehnung von Fahrbetriebsmitteln, der Leitung der nicht den Eisenbahn-Betriebsdirectionen unterstellten Werkstätten;

8. Die Leitung des Verkehrsdienstes einschliesslich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Züge;

9. Die Festsetzung und Abänderung der Tarife im Personen- und Güterverkehr, die Bewilligung von Freikarten, von Fahrpreisermässigungen und von Frachtermässigungen, die Regelung der Verkehrsverhältnisse gegenüber anderen Transportanstalten, einschliesslich der zu diesem Zwecke eventuell erforderlichen Vereinbarungen, dann die Einnahmen-Controle mit Ausnahme der den Betriebsdirectionen zugewiesenen Controle der Einnahmen aus dem Localverkehre;

10. die Materialverwaltung einschliesslich der Beschaffung und Vertheilung derjenigen Materialien und Inventarstücke, welche ihrer Natur nach eine einheitliche Behandlung erfordern;

11. die Entscheidung über Beschwerden (Recurse) gegen Verfügungen der unteren Dienststellen, einschliesslich der Ueberwachung und Controle des ganzen Dienstes.

§ 14. Dem Präsidenten der General-Direction wird für die finanzielle und commercielle Betriebsgebahrung ein **ständiger Beirath** beigegeben.

Die 5 Mitglieder desselben werden vom Handelsminister aus dem Kreise der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes und für die Zeit der Functionsdauer dieses letzteren ernannt.

Dem ständigen Beirathe sind alle wichtigeren Fragen des finanziellen und commerciellen Dienstes zur Begutachtung vorzulegen, insbesondere die Anträge:

a) auf Ertheilung von Tarifermässigungen im Personen- und Güterverkehr;
b) auf Vergebung von Arbeiten und Lieferungen für die im Betriebe befindlichen Linien, insoweit die Vergebung, bezw. Genehmigung des Vertragsabschlusses der General-Direction zugewiesen ist.

§ 15. Die Mitglieder des ständigen Beirathes haben nach Bestimmung des Präsidenten der General-Direction bei der Controle der finanziellen Gebahrung und insbesondere bei der Scontrirung der Hauptcasse mitzuwirken und an der Verwaltung der Pensions- und Wohlthätigkeitsfonde theilzunehmen.

Die Mitglieder des ständigen Beirathes erhalten eine Entlohnung, deren Höhe vom Handelsminister bestimmt wird.

§ 16. Dem Handelsminister bleibt vorbehalten, jene dem Wirkungskreise der General-Direction zugewiesenen Angelegenheiten (§ 13) zu bestimmen, welche ihm selbst zur Entscheidung, beziehungsweise Genehmigung vorzulegen sind.

Insbesondere sind dem Handelsminister vorbehalten:

1. die in Ausführung der gegenwärtigen Organisation zu erlassenden, sowie die Genehmigung aller sonstigen wichtigeren organisatorischen Verfügungen, im Rahmen der Allerhöchst genehmigten Organisation;

2. die Feststellung des Jahres-Präliminars und die Bewilligung zu Ausgaben, welche in demselben nicht vorgesehen sind, nach Massgabe der auf verfassungsmässigem Wege zu erwirkenden Credite;

3. die Ernennung des Stellvertreters des Präsidenten der General-Direction;

4. die Ernennung der Abtheilungs-Vorstände der General-Direction, der Betriebs-Directoren und Bauleiter sowie des Leiters der Bodensee-Schifffahrts-Inspection;

5. die Ernennung, Beförderung, Kündigung (Pensionirung) und Entscheidung über die Disciplinarbehandlung aller Beamten der Staats-Eisenbahnverwaltung, welche mehr als 2000 fl. Jahresgehalt beziehen, sowie die Ertheilung von Remunerationen und Geldaushilfen an die bezeichneten Beamten;

6. die Ertheilung von Urlaub an den Präsidenten, dessen Stellvertreter und die Abtheilungs-Vorstände der General-Direction;

7. die Genehmigung der Dienstordnung (Dienstpragmatik) des Personalstatuts und der die Gebühren des Personals regelnder Normen, der Statuten der Pensions- und Provisions-Institute, dann der Wohlthätigkeitsfonde;

8. die Anordnung der Vornahme technischer Vorarbeiten für neue Eisenbahnlinien und der Bauausführung dieser letzteren, sowie die Bewilligung zur Betriebseröffnung;

9. die Bewilligung zum Abschlusse von Verträgen, durch welche unbewegliches Staats-Eigenthum abgetreten oder belastet wird, dann die Genehmigung von Verträgen, sofern die Vertragssumme bei allgemeiner öffentlicher Concurrenz und unter Zuschlag an den Bestbieter den Betrag von 150 000 fl., andernfalls den Betrag von 30 000 fl. übersteigt;

10. Die Genehmigung der Grundlagen für die zur Anwendung zu bringenden Tarife für den Personen- und Güterverkehr.

III. Staats-Eisenbahnrath.

§ 17. Der Staats-Eisenbahnrath besteht aus dem Vorsitzenden und 50 Mitgliedern, welche vom Handelsminister auf die Dauer von drei Jahren ernannt werden.

Von denselben werden

a) 9 Mitglieder vom Handelsminister nach freiem Ermessen ausgewählt, und 5 Mitglieder in der Weise ernannt, dass der Finanzminister und der Ackerbauminister je zwei, und der Reichs-Kriegsminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet.
b) 24 Mitglieder über Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern und
c) 12 Mitglieder über Vorschlag von Landesculturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fach-Corporationen ernannt.

Von den nach lit. b. in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt auf die einzelnen Handels- und Gewerbekammern nachstehende Anzahl:

Wien 3, Brünn, Krakau, Prag und Triest je 2, Lemberg mit Brody 2, Graz und Czernowitz je 1.

Ferner behufs gemeinsam zu erstattenden Vorschlags gruppenweise:

Reichenberg, Eger	zusammen	1	Innsbruck, Feldkirch	zusam.	1
Budweis, Pilsen . .	„	1	Bozen, Roveredo . . .	„	1
Olmütz, Troppau.	„	1	Klagenfurt, Leoben .	„	1
Linz, Salzburg . .	„	1	Görz, Laibach. . . .	„	1

Rovigno, Zara, Spalato, Ragusa zusammen 1.

Von den nach lit. 3 in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt je 1 auf die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaften in Wien, Graz, Krakau und Lemberg dann auf den Landesculturrath für Böhmen, sowie auf den Verein für Landescultur im Herzogthume Bukowina in Czernowitz; ferner gruppenweise auf die k. k. Landwirthschafts-, resp. Ackerbau-Geeellschaften in

Linz, Salzburg	zusammen	1
Klagenfurt, Laibach	„	1
Görz Triest, Rovigno	„	1

den Landesculturrath für Tirol und den Vorarlberg'schen Landwirthschafts-Verein in Feldkirch zusammen 2, (u. zw. je 1 auf die Section I des Landesculturrathes für Tirol mit dem landwirthschaftlichen Verein in Vorarlberg und auf die Section II des Landesculturrathes für Tirol); die k. k. Märisch-Schlesische Gesellschaft für Ackerbau, Natur- und Landeskunde in Brünn und die Oesterreichisch-Schlesische Land- und Forstwirthschafts-Gesellschaft in Troppau, zusammen 1.

Die Bestellung von Ersatzmännern bleibt den in lit. a) bezeichneten Ministern vorbehalten.

Für die in lit. b) und c) bezeichneten Mitglieder sind bei Erstattung des Vorschlages gleichzeitig Ersatzmänner namhaft zu machen.

§. 18. Zur Ernennung in den Staatseisenbahnrath sind nur solche Persönlichkeiten vorzuschlagen, welche der betreffenden Handels- und Gewerbekammer, beziehungsweise Landwirthschafts-Corporation (Landesculturrath) als Mitglieder angehören.

Die Vorgeschlagenen Mitglieder können nach Ablauf ihrer Functionsdauer neuerdings in Vorschlag gebracht werden.

Dem Handelsminister bleibt vorbehalten, für die Wiederbesetzung der etwa vor Ablauf der dreijährigen Functionsdauer im Staatseisenbahnrathe zur Erledigung gelangenden Stellen Vorsorge zu treffen, und insbesondere in dem Falle, als einem Mitgliede die fernere Ausübung seiner Function durch Krankheit oder sonstige in der Person desselben eingetretene Hinderungsgründe unmöglich gemacht oder erheblich erschwert würde, an Stelle desselben den Ersatzmann einzuberufen, eventuell mit einer Neuernennung vorzugehen.

§ 19. Der Staatseisenbahnrath ist berufen und verpflichtet, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie, der Land-

und Forstwirthschaft berührenden Fragen des Eisenbahnverkehrswesens sein Gutachten abzugeben.

Der Begutachtung des Staatseisenbahnrathes unterliegen, soweit es sich um die vom Staate betriebenen Eisenbahnen handelt, insbesondere:

a) alle wichtigen Anträge bezüglich des Tarifwesens, namentlich jene, welche die Festsetzung der Normaltarife für Personen und Güter, dann die Grundsätze für die Anwendung von Ausnahme- und Differentialtarifen zum Gegenstande haben;
b) die jährlich zweimal (für die Sommer- und Wintermonate) festzustellenden Fahrpläne;
c) Anträge auf Abänderung der reglementarischen Bestimmungen, soweit es sich nicht um technische Bestimmungen handelt, dann der Tarifbestimmungen, insoweit dieselben nicht lediglich vorübergehende Ausnahmeverhältnisse betreffen;
d) die Grundsätze für die Art der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten.

Ausserdem liegt dem Staatseisenbahnrathe ob, sich über Aufforderung des Handelsministers über die Wahl der Orte zu äussern, an welchen Eisenbahn - Betriebs - Directionen, Betriebsämter, Materialmagazine und Bahnerhaltungs - Sectionen zu errichten sind.

Der Staatseisenbahnrath kann ferner rücksichtlich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen Anfragen und Anträge stellen.

Er kann in Angelegenheiten seines Wirkungskreises auch Anträge stellen, welche sich auf andere Eisenbahnen und auf das Eisenbahnwesen überhaupt beziehen.

§ 20. Der Staatseisenbahnrath versammelt sich über Einladung des Handelsministers nach Bedürfniss, mindestens aber zweimal im Jahre, und zwar im Frühjahr und Herbste zu einer Sitzung.

Ueber Veranlassung des Vorsitzenden können zu den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes auch Sachverständige beigezogen werden, welche nicht Organe der Staatseisenbahnverwaltung sind.

Der Vorsitz in den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes steht dem Handelsminister zu, als dessen Stellvertreter im Staatseisenbahnrathe der Präsident der Generaldirection fungirt.

Im Falle der Verhinderung des Handelsministers und des Präsidenten wird der Vorsitzende vom Handelsminister bestimmt.

Die Verhandlungen des Staatseisenbahnrathes finden in nicht öffentlichen Sitzungen und auf Grund einer vom Handelsminister zu erlassenden Geschäftsordnung statt.

Der Staatseisenbahnrath erstattet sein Gutachten auf Grund der mit Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder gefassten Beschlüsse.

Abweichende Ansichten sind über Verlangen der Stimmführer in das Protokoll aufzunehmen.

§. 21. Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes haben, insoweit sie nicht Staatsbeamte sind, in die Hände des Handelsministers oder seines Delegirten die Angelobung zu leisten.

Ihre Function ist ein Ehrenamt, mit welchem eine Entlohnung nicht verbunden ist.

Die nicht in Wien wohnhaften Mitglieder haben Anspruch auf Diäten im Betrage von 8 fl. und bezüglich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen auf freie Fahrt in beliebiger Wagenclasse für die Reisen nach und von dem Orte der Sitzung.

Auch werden ihnen die durch Benützung anderer Verkehrsanstalten erwachsenden Reiseauslagen vergütet.

IV. Eisenbahn - Betriebs - Directionen.

§. 22. Die Eisenbahn - Betriebsdirectionen leiten in ihren Bezirken auf Grund der von der Generaldirection ergehenden Weisungen (§ 2) den localen Betriebsdienst mit Einschluss des Werkstättendienstes und der Materialverwaltung wie auch jener Neubauten, für welche besondere, unmittelbar der Generaldirection untergeordnete Bauleitungen nicht bestellt sind.

Die Eisenbahn - Betriebsdirectionen sind für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes in ihrem Bezirke im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. No. 1 ex 1852, verantwortlich und unterliegen in dieser Hinsicht der Aufsicht und Controle der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen.

§ 23. Jede Eisenbahn-Betriebsdirection bildet für die drei Hauptdienstzweige (Bahnerhaltung, Verkehr, Zugförderung) dann für die allgemeinen administrativen Angelegenheiten einschliesslich der Materialverwaltung, eine einheitliche Dienststelle.

Derselben sind untergeordnet: Die als unterste Dienststellen der drei Hauptdienstzweige fungirenden Organe, dann das Inspectorat für Bau und Bahnerhaltung, das Materialmagazin und das Rechnungs-Departement, welches hinsichtlich der Art der Rechnungsführung besondere Instructionen erhält.

Die Geldanweisungen der Eisenbahn-Betriebs-Directionen werden unter getrennter Rechnungsführung in der Regel von der am Sitze der Betriebs-Direction befindlichen Stations- (Bahnbetriebsamts-) Cassa vollzogen.

§ 24. Die Orte, an welchen die Eisenbahn-Betriebs-Directionen zu errichten sind, werden mit Allerhöchster Genehmigung vom Handelsminister unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Dienstes bestimmt.

Mit Genehmigung des Handelsministers erfolgt durch die General-Direction die Bestimmung der Standorte der Betriebsämter, Bahnerhaltungs - Sectionen und Materialmagazine unter besonderer Berücksichtigung der dienstlichen Erfordernisse der Beaufsichtigung und Materialvertheilung.

§ 25. Jede Eisenbahn-Betriebs-Direction hat einen Oberbeamten zum Vorstande, welcher den Titel „Betriebsdirector“ führt.

Derselbe ist für die gesammte Geschäftsführung, insbesondere für die Sicherheit, Ordnung und Regelmässigkeit des Betriebes innerhalb des Betriebsdirectionsbezirkes verantwortlich. Dem Betriebsdirector ist ein Stellvertreter, sowie das erforderliche Hilfspersonal beigegeben.

Sämmtliche Organe der Eisenbahn-Betriebsdirection haben den Dienst innerhalb der bestehenden Vorschriften nach den vom Betriebsdirector ertheilten Weisungen zu führen.

Die Geschäftsordnung der Eisenbahn - Betriebsdirectionen wird mit Genehmigung des Handelsministeriums festgesetzt.

§ 26. Der Betriebsdirector vertritt die Eisenbahn-Betriebsdirection nach Aussen und giebt für dieselbe rechtsverbindliche Erklärungen ab.

Er verkehrt in allen dem Wirkungskreise der Eisenbahn-Betriebsdirection zugewiesenen Angelegenheiten unmittelbar mit den hiezu berufenen Militärbehörden und mit den Civilbehörden der Länder, in denen der Betriebsdirectionsbezirk gelegen ist, dann mit der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen und mit den gleichstehenden Dienststellen anderer Verkehrsanstalten.

Der Betriebsdirector hat den Anforderungen der Militär-Territorial-Commanden wegen Beförderung von Truppen und Heeres-Erfordernissen innerhalb des eigenen Bezirkes unbedingt zu entsprechen und nöthigenfalls die hiezu erforderlichen Transportmittel zu reclamiren.

Insoweit die Militärtransporte die Grenzen des eigenen Bezirkes überschreiten, hat der Betriebsdirector an welchen die instradirende Militärbehörde sich gewendet hat, im Einvernehmen mit den berührten Nachbarbezirken wegen Uebernahme und Weiterbeförderung des Militärtransportes bis zum Bestimmungsorte das Geeignete einzuleiten.

§ 27. Dem Betriebsdirector liegt ob, die Ausführung der höheren Anordnungen zu veranlassen und zu überwachen, die ihm unterstehenden Organe zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuhalten und für deren gedeihliches Zusammenwirken wie auch für die thunlichst ökonomische Gebahrung Sorge zu tragen.

Er hat das Geschäftsergebniss des Bezirkes sorgsam zu beachten, und auf die Verbesserung desselben sowie der Betriebsführung überhaupt durch geeignete Massnahmen innerhalb seines Wirkungskreises durch Antragstellung bei der Generaldirection hinzuwirken.

Bei Gefahr im Verzuge ist der Betriebsdirector berechtigt und verpflichtet, auch in Angelegenheiten, welche der General-direction vorbehalten sind, die erforderlichen Verfügungen zu treffen, behufs nachträglicher Genehmigung derselben aber sofort Bericht zu erstatten.

§ 28. Der Wirkungskreis der Eisenbahn-Betriebsdirection umfasst die Vollziehung und Ueberwachung des localen Betriebsdienstes innerhalb des eigenen Bezirkes als:

1. Die Aufstellung des Jahres-Präliminars und die Gebahrung mit den vom Handelsminister bewilligten Crediten, sowie die Aufstellung der Gebahrungsausweise und Rechnungsabschlüsse;

2. die Aufnahme (Anstellung), Versetzung, Beförderung, Dienstesenthebung (Kündigung) und Disciplinarbehandlung des gesammten Dienerpersonals einschliesslich der Wächter und der definitiven Diener aller Kategorien, dann des von Fall zu Fall nothwendig werdenden Aushilfspersonals nach Maassgabe der bestehenden Directiven innerhalb des normirten Personalbedarfs und genehmigten Präliminars; ferner in Ansehung der definitiven Unterbeamten und Beamten, dann der Beamtenaspiranten, die Ertheilung von Ehebewilligungen, die Vornahme von Versetzungen (mit Ausnahme der Dienstvorstände) innerhalb des eigenen Bezirkes, die Erstattung von Beförderungsvorschlägen und die Einleitung von Disciplinaruntersuchungen, sowie die Suspendirung vom Dienste.

In Fällen von Versetzungen definitiver Unterbeamten, Beamten, dann von Beamtenaspiranten, wie auch im Falle der Einleitung einer Disciplinaruntersuchung gegen einen solchen Bediensteten oder der Suspendirung eines solchen ist gleichzeitig die Anzeige an die Generaldirection zu erstatten;

3. die Ertheilung von Urlaub an das unterstehende Personal bis zur Dauer von 4 Wochen;

4. die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen aus den hierfür nach Maassgabe des genehmigten Präliminars zur Verfügung stehenden Mitteln bis zum Betrage von 100 fl., sowie die Antragstellung bezüglich höherer Beträge;

5. die Erledigung der Einkommensteuerangelegenheiten des unterstehenden Personals, sowie der Grund- und Gebäudesteuerangelegenheiten rücksichtlich der im Bezirke gelegenen Bahnimmobilien;

6. die Nachsicht, beziehungsweise Bewilligung zur Abschreibung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlichen Forderungen, dann von bei Materialien oder Inventargegenständen sich ergebenden Verlusten, sofern der Geldwerth von Fall zu Fall den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre im Ganzen den Betrag von 5000 fl. nicht übersteigt, unbeschadet der Verfolgung solcher Angelegenheiten im Disciplinarwege;

7. die Verfassung und Vorlage von Projecten für Reconstructionen, Erweiterungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Linien;

8. die Ausführung derartiger Bauten in Gemässheit der genehmigten Projecte und Präliminare, soferne hiefür nicht eigene Bauleitungen aufgestellt werden;

9. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Personen- und Lastzüge;

10. die Einleitung der fahrplanmässigen Züge einschliesslich der Erforderniss- beziehungsweise Militärzüge, dann die Einleitung von Separatzügen und die Ueberwachung des gesammten Zugverkehres mit Einschluss der Stundenpasscontrole;

11. die Verhandlung, beziehungsweise Entscheidung aus Anlass der Beschädigung von Fahrbetriebsmitteln, ausgenommen die Abrechnung mit fremden Bahnen über Wagenreparaturkosten;

12. die Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark innerhalb des Betriebsdirectionsbezirkes und die Antragstellung auf eine etwa erforderliche Vermehrung oder Veränderung des Fahrparks;

13. die Erhebungen über Bahnunfälle;

14. die Handhabung der Bahnpolizei;

15. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung der Tarife im Personen- und Güterverkehre;

16. die Bewilligung von Freifahrten und ermässigten Fahrten in einzelnen Fällen, dann von localen Tarifermässigungen im Güterverkehr, beides in Gemässheit der besonderen Instructionen, sowie die Antragstellung für in den Instructionen nicht vorgesehene Fälle;

17. die Entscheidung über Beschwerden gegen die unterstehenden Organe (Beschwerdebücher) und die Erledigung von aus dem Personenverkehre und aus dem localen Güterverkehre erwachsenen Reclamationen und Entschädigungsansprüchen, sofern die ganze Entschädigungssumme bei Reclamationen aus dem Personenverkehre den Betrag von 100 fl. und bei solchen aus dem Güterverkehre den Betrag von 1000 fl. nicht übersteigt, dann die Controle der Einnahmen aus dem Localverkehre;

18. die Verpachtung von Lagerplätzen und Bahngrundstücken, sowie die Auflassung von Bestandzinsen bis zum Betrage von 100 fl.;

19. die Intervention bei Concurrenzverhandlungen, sowie die Gestattung von Privatbauten an der Bahn und in der Nähe der Bahnhöfe;

20. die Vornahme von Scontrirungen der Cassen und Vorräthe innerhalb des eigenen Bezirkes;

21. die Verwaltung der Werkstätten, insoweit dieselben der Eisenbahnbetriebsdirection unterstellt sind und der Material-Magazine, beides nach den hierfür bestehenden Normen;

22. die Beschaffung des Jahresbedarfes an Verbrauchsmaterialien und Inventarstücken mit Ausnahme derjenigen, deren Natur eine einheitliche Beschaffung erfordert (als Fahrbetriebsmittel, Reservestücke, Schienen etc.).

§ 29. Die Materialbeschaffung (§ 28, Z 22) hat innerhalb des genehmigten Bedarfs- und Kostenpräliminars unter Einhaltung der strengsten Oeconomie stattzufinden.

Die Sicherstellung von Lieferungen, deren präliminirter Werth den Betrag von 5 000 fl. erreicht oder übersteigt, hat in der Regel im Offertwege auf Grund allgemeiner öffentlicher Concurrenz und durch Zuschlag an den Offerenten zu erfolgen, welcher das günstigste Anbot gestellt hat.

Bei der Beurtheilung der Anbote ist nicht nur auf den angebotenen Preis, sondern auch auf die nach den Erzeugungsorten verschiedenen Kosten der Ueberwachung der Erzeugung, des Transports zur Uebergabestelle, der Uebernahme und Vertheilung, sowie auf die hieraus etwa erwachsenden Geschäftserschwernisse, dann auf die Leistungsfähigkeit und Vertrauenswürdigkeit des Offerenten Bedacht zu nehmen. — Unter gleichen Bedingungen ist jedenfalls der Industrie und Urproduction des eigenen Bezirkes der Vorzug zu geben.

Falls gegen die Einleitung einer öffentlichen Offertverhandlung gewichtige Bedenken bestehen, wie z. B. Marktverhältnisse, geringe Zahl geeigneter Offerenten, vermuthliche Verständigung unter denselben etc. können ausnahmsweise Lieferungen der bezeichneten Art, wie auch Lieferungen im Werthe von unter 5000 fl., bezüglich welcher überhaupt die Art der Vergebung nach den obwaltenden Umständen zu bestimmen ist, im Wege einer beschränkten Concurrenz oder durch Handeinkauf (Accord) vergeben werden. Der Handeinkauf (Accord) ist insbesondere dann zulässig, wenn sich Gelegenheit bietet, die Sicherstellung innerhalb der dem Präliminare zu Grunde gelegten Einheitspreise unter günstigeren, als jenen Bedingungen zu bewirken, welche von einer anderen Anstalt oder Unternehmung bei einer soeben durchgeführten öffentlichen Concurrenzverhandlung erzielt worden sind.

Die vorzugsweise Berücksichtigung des eigenen Bezirkes bei gleich günstigen Bedingungen hat auch in diesen Fällen als Grundsatz zu gelten.

Die vorstehenden Bestimmungen haben sinngemäss auf die Vergebung von Arbeiten durch die Eisenbahnbetriebsdirectionen Anwendung zu finden.

V. Personal- und Schluss-Bestimmungen.

§. 30. Das Personal der Staatseisenbahnverwaltung (Beamte, Unterbeamte, Diener, Aspiranten etc.) ist entweder dauernd (definitiv) oder zeitlich (provisorisch) angestellt.

Die Rechte und Pflichten des Personals werden unter Wahrung der erworbenen Rechte durch eine mit Genehmigung des Handelsministers von der Generaldirection zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) und durch die auf Grund derselben festzusetzenden sonstigen einheitlichen Dienstvorschriften, eventuell durch besondere Dienstverträge, geregelt.

Die Ruheversorgung, sowie die Versorgung der Wittwen und Waisen erfolgt durch besondere Pensions- (Provisions-) Institute nach Massgabe der einschlägigen Statuten auf Grund der hiernach von den Theilnehmern zu leistenden Beiträge.

§ 31. Das Verfahren in Disciplinarangelegenheiten im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung wird durch die nach § 30 zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) unter Einhaltung des Grundsatzes geregelt, dass bei jeder Eisenbahnbetriebsdirection wie auch bei der Generaldirection eine Disciplinarcommission zu bilden ist, welche auf Grund des Ergebnisses der Disciplinaruntersuchung nach Stimmenmehrheit Beschluss zu fassen hat.

§ 32. Insoweit die vorstehenden Anordnungen (§§ 30, 31) nicht eine Verschiedenheit der Rechte und Pflichten bedingen, finden auf die definitiv angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener der Staatseisenbahnverwaltnng die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemäss Anwendung.

§ 33. Dem Handelsminister steht jederzeit zu, über die wechselweise Dienstesverwendung von Organen des Handelsministeriums, der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen und der Staatseisenbahnverwaltung zu bestimmen.

Die jenen Staatsbeamten, auf welche die Bestimmungen des Gesetzes vom 15. April 1873, Reichsgesetzblatt Nr. 47, Anwendung finden, zustehenden Rechte werden durch eine etwaige Dienstesverwendung im Bereiche der Staats-Eisenbahn-Verwaltung nicht berührt.

§ 34. Die Handhabung der Bahnpolizei nach Massgabe der bestehenden Vorschriften liegt zunächst den hiezu instructionsmässig berufenen Organen des localen Betriebsdienstes und der Eisenbahn-Betriebsdirectionen, dann den Abtheilungsvorständen der Generaldirection ob.

Die nach § 102 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vorgeschriebene Beeidigung des zur Ausübung bahnpolizeilicher Functionen berufenen Personals wird im Delegationswege durch Organe der Staats-Eisenbahnverwaltung vorgenommen.

§ 35. Die vorstehende Organisation hat mit 1. August 1884 in Wirksamkeit zu treten.

Mit diesem Zeitpunkte treten alle entgegenstehenden Bestimmungen ausser Kraft, insbesondere die mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. Februar 1882, Reichsgesetzblatt No. 25, erlassenen „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen.“

Die zufolge § 10 der Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875 errichtete Direction für Staats-Eisenbahnbauten wird mit dem vom Handelsminister zu bestimmenden Zeitpunkte in die Generaldirection einbezogen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Generaldirection der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen unterstellte, dem Niederländischen Staate gehörige, 39,333 km lange, am 15. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene Eisenbahn von Groningen nach Delfzyl als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei. Die Stationen (und Haltestelle) dieser Linie und deren Entfernungen von Station Groningen sind folgende: Groningen (Haltstelle) 3,927 km, Sauwerd 10,925 km, Bedum 15,116 km, Stedum 21,864 km, Loppersum 25,946 km, Appingedam 33,690 km und Delfzyl 39,333 km.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3506 vom 20. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu der II. Abtheilung der Referate über die Beantwortung technischer Fragen) (abgesandt am 23. v. Mts.).

No. 3507 vom 20. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend anderweite Abgrenzung der Geschäftsbezirke verschiedener Königlich Preussischer Eisenbahn-Directionen (abgesandt am 23. v. Mts.).

No. 3531 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kassirung von Vereinskarten (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 3536 vom 22. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem Protocoll der am 20. Juni cr. in Harzburg abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung des Vereins) (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 3539 vom 23. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 3612 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einberufung der diesjährigen Techniker-Versammlung nach Berlin (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 3613 vom 24. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. (Begleitschreiben zu dem Protocoll der am 21. v. Mts. in Harzburg abgehaltenen Kommissions-Sitzung) (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 3614 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Entscheidung über einige zweifelhafte Punkte in den Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten (abgesandt an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche mit Strecken an dem Rundreiseverkehr des Vereins betheiligt sind, am 28. v. Mts.).

No. 3615 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ueberweisung eines Antrages der Bayerischen Staatsbahn auf Wiederaufhebung ev. Modification des von der vorjährigen Generalversammlung gefassten Beschlusses wegen Betheiligung des Vereins an den Bestrebungen der Actien-Gesellschaft „Eureka", an die Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 3624 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vollziehung der Vereinskarten (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 3649 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Adressirung der für die geschäftsführende Direction des Vereins bestimmten Correspondenzen (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Das Preussische Staatsbahnnetz am 1. Juli 1884.

In dem Moment, wo die Geschäftsführung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen an eine Königlich Preussische Staatsbahndirection übergeht, erscheint es angezeigt, die räumliche Ausdehnung des mächtigen Bahngebietes, welches nunmehr die Leitung des Vereins übernimmt, zu überschauen.

Die Gesammtlänge der am 1. April 1884 für den öffentlichen Verkehr im Kgl. Preussischen Staatseisenbahn-Betrieb befindlichen, für Staatsrechnung verwalteten Bahnstrecken betrug nach dem Etat pro 1884/85 15 800 km und stand die Betriebseröffnung von 506,88 km der im Bau begriffenen Linien bis zum 1. April 1885 in Aussicht; dieselbe vertheilt sich auf die einzelnen Eisenbahn-Directionsbezirke wie folgt: *)

I.	Directionsbezirk	Berlin	2 568,72 km
II.	„	Bromberg	3 086,14 „
III.	„	Hannover	1 965,54 „
IV.	„	Frankfurt a/M.	1 151,95 „
V.	„	Magdeburg	1 127,23 „
VI.	„	Köln (rechtsrheinisch)	1 871,97 „
VII.	„	Köln (linksrheinisch)	1 670,55 „
VIII.	„	Elberfeld	1 252,07 „
IX.	„	Breslau	2 284,00 „
X.	„	Erfurt	1 215,67 „
XI.	„	Breslau (Br.-Freib. E.)	601,00 „
XII.	„	Altona	554,00 „

In Summa 12 Directionen mit 67 Betriebsämtern und 179 Bauinspectionen.

Dazu Main-Neckarbahn (Preuss. Antheil)	6,30 km
Wilhelmshafen-Oldenburger Eisenbahn	52,37 „
in Summa	16 307,38 km

Durch den Erwerb der Berlin-Hamburger nebst Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn (450,43 km), der Tilsit-Insterburger Eisenbahn (53,82 km) und der Oels-Gnesener Eisenbahn (159,71 km) hat das Preussische Staatsbahnnetz am 1. Juli einen weiteren Zuwachs von 663,96 km erhalten.

*) Ausser Berechnung sind hierbei geblieben die unter Staatsverwaltung stehenden, nicht für Rechnung des Staats verwalteten Privatbahnen, Länge:
Zu I. Berlin-Dresdener Eisenbahn (182,28 km),
„ X. Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn (298,13 km).

Wir erinnern daran, dass die Berlin-Hamburger Eisenbahn unter der eingesetzten Königlichen Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin als selbstständiges Gebiet provisorisch bestehen bleibt, Verwaltung und Betrieb der Tilsit-Insterburger Eisenbahn von dem von der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Königsberg i/Pr. geführt werden und die Oels-Gnesener Eisenbahn dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Posen (Posen-Creuzburg) unterstellt ist.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Ernannt sind: der Eisenbahn-Maschineninspector Landgrebe zum Eisenbahn-Directionsmitgliede unter Uebertragung der Stelle eines solchen bei der Königlichen Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau; der Maschineningenieur Schnitzler in Dortmund zum Eisenbahn-Maschineninspector unter Uebertragung der Stelle des Vorstehers der Hauptwerkstätte in Langenberg; der Regierungs- und Baurath a. D. Grapow, unter Wiederaufnahme in den unmittelbaren Staatsdienst, zum Mitgliede der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinische) in Köln.

Versetzt sind: der Regierungs- und Baurath Müller, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Ratibor, als commissarisches Mitglied an die am 1. Juli d. J. in Wirksamkeit tretende Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin; der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Schröder, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Wanne-Bremen) in Münster, an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Ratibor; der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector van den Bergh, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Berlin (Directionsbezirk Frankfurt a/M.) an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Wanne-Bremen) in Münster; der Eisenbahn-Maschineninspector Passauer, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Kassel (Directionsbezirk Elberfeld), nach Altona als Vorstand des maschinentechnischen Bureaus der Königlichen Eisenbahndirection daselbst; der Eisenbahn-Maschineninspector Eibach, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Stralsund, an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Kassel (Directionsbezirk Elberfeld).

Der Eisenbahn-Maschineninspector Caspar in Langenberg ist gestorben.

Eröffnung der Theilstrecke Rosenberg-Lublinitz.

Am 1. Juli d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau die 30,9 km lange Theilstrecke Rosenberg-Lublinitz der Neubaustrecke Kreuzburg-Tarnowitz mit den Haltestellen Schoffschütz, Schierokau und der Station Lublinitz dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Mit dem nämlichen Tage wird die bisher (seit 1. Juni d. J.) nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnete Theilstrecke Tarnowitz-Stahlhammer derselben Bahnstrecke auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet, so dass nur die 19,2 km lange zwischenliegende Strecke Lublinitz-Stahlhammer noch zu eröffnen übrig bleibt. (Siehe übrigens Bekanntmachung S. 688.)

Die Billet-Expeditionen als Verkaufsstellen für combinirbare Rundreisebillets.

Wie unseren Lesern bekannt ist, sind seit dem 20. Mai d. J. auf fast sämmtlichen Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen combinirbare Rundreisebillete zur Einführung gelangt, durch welche jedem Reisenden die Möglichkeit gegeben ist, sich selbst ein Rundtourbillet nach Massgabe des bei jeder Billet-Expedition vorhandenen und für 25 ₰ käuflichen General-Verzeichnisses der Coupons für combinirbare Rundreisebillete nebst zugehöriger Uebersichtskarte zusammenzustellen. Als Central-Ausgabestelle für die aufgelegten Coupons ist z. B. für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover die Verkehrscontrole I. daselbst bezeichnet und erfolgt auch von dieser die Zusammenstellung der gewünschten Coupons, was indessen keineswegs ausschliesst, dass zur Behändigung des Billets die Billet-expeditionen mitzuwirken haben.

Wiederholt ist es nun vorgekommen, dass Bestellungen auf combinirte Rundreisebillete, welche nicht bei den Billet-Expeditionen, sondern direct bei der Central-Ausgabestelle gemacht worden waren, nicht rechtzeitig ausgeführt werden konnten, da einerseits durch nicht genaue Befolgung der dem General-Verzeichniss vorgedruckten Bestimmungen oder auch in Folge unrichtiger Auswahl der Coupons häufig Rückfragen veranlasst wurden, deren endgültige Erledigung mehrere Tage in Anspruch nahm.

Wir glauben deshalb unsere Leser gerade jetzt bei dem bevorstehenden Beginn der Schul- und Gerichtsferien, wo die Nachfrage nach combinirbaren Rundreisebilleten voraussichtlich eine gesteigerte sein wird, darauf aufmerksam machen zu müssen, dass Bestellungen auf die erwähnten Billete nur dann die gewünschte pünktliche Erledigung finden können, wenn solche bei den Billet-Expeditionen unter Benutzung eines Bestellschein-Formulars,

welches Seitens derselben unentgeltlich verabfolgt wird, rechtzeitig gemacht werden, da die Beamten der Billet-Expeditionen angewiesen sind, dem Publikum bei der Zusammensetzung der beabsichtigten Rundreisen sachverständige Auskunft und Rath zu ertheilen. Eine directe Bestellung bei der Centralausgabestelle oder gar bei der Königlichen Eisenbahndirection bietet nicht die geringsten Vortheile. Nicht minder ist aber auch erforderlich, dass die Bestellungen so früh als thunlich, mindestens 2 volle Tage vorher gemacht werden, da nicht nur die für die Zusammensetzung der Billete erforderliche, sondern auch die für die Hinsendung der Bestellung und die Uebersendung der Billets nöthige Zeit, und zwar nach Massgabe der Zugverbindungen und der Büreaustunden der Eisenbahndienststellen in Betracht zu nehmen ist.

Export Deutscher Kohlen.

Der Handelsminister hat bekanntlich vor einiger Zeit in einem Erlass an die Oberpräsidien auf die Wichtigkeit des „Deutschen Handelsarchivs" für die kaufmännischen und industriellen Kreise aufmerksam gemacht und namentlich die Bedeutung der Winke, welche in den Consularberichten für den Deutschen Exporthandel enthalten sind, hervorgehoben. Ein solcher sehr beachtenswerther Wink findet sich nun unter anderen in dem letzten Heft des Archivs, und zwar in einem Consularbericht aus Rotterdam, welcher sich ausschliesslich mit dem überseeischen Export Deutscher Kohle beschäftigt. Es wird darin ausgeführt, dass diese in den Niederlanden bisher eine durchaus untergeordnete Rolle spielt, während doch bei den nach den Niederländischen Exporthäfen aus Deutschland führenden bequemen Wasserstrassen und den sonstigen dahin führenden verzweigten und billigen Verkehrswegen, bei dem zahlreichen Schiffsmaterial, welches nach den Häfen Fracht und Beschäftigung sucht, bei dem Bedürfniss endlich, welches in den grossen Niederländischen Häfen besteht, für die mit überseeischen Waaren angelangten Seeschiffe wieder eine in's Gewicht fallende Ausgangsfracht zu schaffen — einen lebhaften Zugang von Deutschen Kohlen erwarten sollte. Bisher ist aber alles in den Händen des unternehmungslustigeren und praktischeren England, wohin die Schiffe vielfach leer gehen, um erst dort die Rückfracht einzunehmen. Der Bericht entwickelt darauf weiter die sehr günstigen Aussichten, welche dem Deutschen Kohlenhandel in den Niederländischen Häfen gestellt sind und zeichnet alsdann genau die Wege, welche von unserer Kohlenindustrie einzuschlagen sind, um sich in den Besitz dieses wichtigen und lucrativen Exports zu setzen. Das Kohlenausfuhrgeschäft müsste eine zweckentsprechende Organisation erfahren. So lange in den betreffenden Häfen nicht fortgesetzt grosse verfügbare Mengen Deutscher Kohlen lagern, so lange für ein Schiff, welches Kohlen mitnehmen soll, die betreffende Ladung erst bestellt und bezogen werden muss, so lange die Schiffe Gefahr laufen, die Kohlen nicht rechtzeitig zur Stelle zu haben, so lange wird man sich auf ein kräftiges Aufblühen der überseeischen Exportbewegung in Deutscher Kohle auch kaum Rechnung machen dürfen. Was noth thut, ist Organisation des Geschäfts auf breiter Grundlage. Grosse Vorräthe müssen in den Exporthäfen gelagert werden, zu schneller und billiger Ueberladung der Kohle müssen unter Benutzung der Fortschritte der Technik ausreichende Hilfsmittel geschaffen werden. Bei dem umfassenden Raume der im Hafen zu Rotterdam für Waaren-Niederlagen geschaffenen Einrichtungen, welche in unmittelbarer Verbindung mit der Flussschifffahrt und mit den Eisenbahnen stehen, würde auch die preiswürdige Beschaffung geeigneter Lagerplätze keine Schwierigkeiten bieten. Der Consularbericht hebt noch besonders hervor, dass die Vermittelung Rotterdams für die Kohlenausfuhr nach der Ostsee und dem Schwarzen Meer sich vor Allem sehr wirksam erweisen würde. Die Niederlande sind für die ungeheuren Getreidesendungen von dort das eigentliche Stapelland und der ganze gewaltige Schiffsraum der Getreideschiffe zur Rückfracht geht jetzt der Deutschen Kohle verloren und kommt der Englischen zu Gute.

Die Eisenbahn durch das Schleidener Thal.

Wer entsinnt sich nicht, sagt die „Köln. Z.", jener Schreckbilder, die ausgemalt wurden, als zuerst von einer Verstaatlichung unserer grossen Eisenbahnlinien die Rede war? Selbst ruhig denkende Leute und namentlich Fachleute erklärten, dass freie Wettbewerbung auf diesem Gebiete das einzig Richtige sei, dass bureaukratisches Schablonenwesen und eine unerträgliche Allgewalt der ehemaligen in den Eisenbahndienst aufgenommenen Unteroffiziere die unausbleiblichen Characterzüge der Staatsbahnen sein würden. Nichts von all den damaligen unglückverheissenden Weissagungen ist eingetroffen; im Gegentheil: das Publicum wird ganz gewiss nicht schlechter als früher behandelt, der Vergeudung des Nationalvermögens durch concurrirende Parallellinien ist ein- für allemal vorgebeugt, und vor Allem ist der Bau auch solcher Eisenbahnlinien ermöglicht worden, gegen welche die auf möglichst hohe directe Einnahmen bedachten Privatbahnen sich sträubten und mit Rücksicht auf ihre Actionäre sich sträuben mussten. Für den Staat aber, zu dessen Pflichten die Förderung des gesammten Volkswohlstandes gehört, kommen auch jene die directen bisweilen der Höhe nach übersteigenden indirecten Einnahmen in Betracht, welche sich aus einer Hebung des allgemeinen Wohlstandes ergeben, wie sie der Aufschluss einer Gegend durch den Eisenbahnbau fast allemal mit sich bringt.

Recht bezeichnend tritt dies betreffs jener von der Belgisch-Luxemburgischen Grenze und den Eisenbahnen Aachen-Köln, Köln-Coblenz und Coblenz-Trier umschlossenen Südwestecke der Rheinprovinz hervor, welche, von den Privat-Eisenbahngesellschaften vernachlässigt, im industriellen Wettkampfe hinter der nördlichen Rheinprovinz zurückgeblieben war, bis jetzt endlich durch die vom Staate gegebene Anregung dem privaten Unternehmungsgeist neues Leben eingeflösst wird. Dort, wo das zwischen Rhein, Mosel und Maass aufsteigende Gebirge sich in seinen letzten Ausläufern zum niederrheinischen Flachlande hinabsenkt, namentlich in dem romantischen Schleidener Thal, bestand seit uralter Zeit eine hochentwickelte Eisenindustrie, die aber Ende der vierziger und anfangs der fünfziger Jahre durch zwei zeitlich zusammentreffende Neuerungen, nämlich das Aufkommen der Coaks-Hochöfen und den Bau der grossen Eisenbahnlinien, welche einstweilen das Schleidener Thal nicht berührten, den Todesstoss erhielt. Schon damals, nämlich in den fünfziger Jahren, hatte die Rheinische Eisenbahn die Verpflichtung übernommen, eine Linie Düren-Schleiden zu bauen; es wurde aber die Sache so lange verzögert, bis es thatsächlich zu dem angestrebten Zwecke zu spät war; denn nachdem der Staat die Rheinische Eisenbahn endlich von der Verpflichtung, jene Strecke zu bauen, entbunden hatte, und nachdem zum Entgelt dafür zu Ende der sechziger Jahre die Bahn Köln-Call-Trier dadurch, dass der Staat für die Strecke Call-Trier eine Zinsgarantie übernahm, zustande gekommen war, da hatte man bereits die ehemalige Eisenindustrie des Schleidener Thales nach auswärts, namentlich nach Düsseldorf, verpflanzt.

Auch nach dem Ausbau der Linie Köln-Call-Trier blieb das Schleidener Thal immer noch eine volle Wegstunde von der nächsten Eisenbahnstation Call entfernt, was wegen der mehrmaligen Umladung der ankommenden und abgehenden Güter den Industriellen des Schleidener Thales grosse Opfer auferlegte. Diesem Uebelstande ist durch die am 8. März d. J. (siehe No. 19 S. 265) erfolgte Eröffnung der von der Station Call abzweigenden und 17,7 km langen normalspurigen Nebenbahn Call-Gmünd-Schleiden-Hellenthal abgeholfen, ein rühriges und industriereiches Gebiet ist durch die zu erfolgreicher Concurrenz unerlässliche Verbindung mit dem grossen Verkehr zu neuem Aufschwunge berufen worden. Schon vorher waren an Stelle der brachliegenden Bergwerke, Hochöfen und Hüttenwerke eine Anzahl neuer blühenden Industriezweige emporgesprossen, und oft wimmelt selbst das schöne Schleidener Thal von industriellen Anlagen aller Art, von Maschinenfabriken, Eisengiessereien, Drahtziehereien, Drahtwebereien, Drahtstiftenfabriken, Stiefeleisenfabriken, Dung- und Heugabelfabriken, Holzstofffabriken, Holzschneidereien, Holzpappenfabriken, Pulverfabriken, Bleiweissfabriken, Lack- und Farbenfabriken, Gerbereien, Kalkbrennereien, Kunstwollfabriken etc. Der Natur des Landes entsprechen ganz besonders jene Anlagen, welche auf Ausnutzung der mittelstarken Wasserkräfte und der beinahe unerschöpflichen Holzvorräthe dieses hinter Hellenthal beginnenden rheinländischen Schwarzwaldes berechnet sind.

Nachdem der Preussische Landtag 1 315 000 *M.* für den Bau der Bahn Call-Hellenthal und ausserdem 65 000 *M.* für den Grunderwerb (weitere 65 000 *M.* müssen die Gemeinden und durch Zuschlag zu den Frachten die industriellen Interessenten aufbringen) bewilligt hatte, wurde im November 1882 mit dem Durchbruch des 116 m langen Tunnels bei Gemünd und nachdem die Erwerbung des Grund und Bodens weit genug gediehen war, im Juni 1883 mit dem eigentlichen Bau begonnen. Schon im September konnte der Oberbau in Angriff genommen und infolge günstiger Witterung und der Anwerbung von nicht weniger als 5—600 Arbeitern bis Anfang December fertiggestellt werden.

Besondere technische Schwierigkeiten sind beim Bau der Bahn nicht zu überwinden gewesen, wie sich denn auch die Baukosten für den Kilometer bloss auf etwas mehr als 70 000 *M.* belaufen haben, was für rheinländische Verhältnisse nicht besonders viel ist. Die Bahn zweigt bei der 63 km von Köln entfernten Station Call, wo die obere Schienenkante 377,35 m über normal Null liegt, von der Linie Köln-Trier ab und führt im Thale des Urftflusses abwärts nach Gemünd, wobei sie auf 4 km eine Strasse der linksrheinischen Eisenbahn benutzt und die Urft auf einer früher schon vorhandenen, bloss erbreiterten Brücke überschreitet. Bei Gemünd treffen die beiden Flüsse Urft und Olef beinahe unter einem rechten Winkel zusammen, um wenige Meilen weiter sich in die von Montjoie herkommende Roer (ausgesprochen Ruhr) zu ergiessen, welche an Düren und Jülich vorbeifliesst und bei Roermonde in die Maas mündet. Der die Urft und die Olef kurz vor ihrem Zusammenfluss trennende Bergrücken (mit Grauwacke durchsetzter Schiefer) ist hier vermittelst eines 116 m langen Tunnels durchbrochen worden, sodass man von der Bahn aus das industriereiche, landschaftlich reizende Städtchen Gemünd (Sitz des Amtsgerichts) leider nicht sieht. Die obere Schienenkante am Bahnhof Gemünd liegt 338,65 m über normal Null, so dass

sich also der Bahnkörper auf der Strecke von Call bis hieher um 38,7 m senkt. Von jetzt ab führt die Bahn durch das romantische, industrielle, wohlbabende und vortrefflich angebaute Olefthal, in dem die landschaftlichen Schönheiten sich bis Hellenthal, dem Endpunkt der Bahn, fortwährend steigern. Es giebt in der Rheinprovinz wenig Thäler von grösserer Lieblichkeit und kaum eine Bahnstrecke von gleicher Länge, längs deren alle Stationen solche Cabinetstücke von landschaftlicher Schönheit darstellen, wie Gemünd, Schleiden, Blumenthal und Hellenthal. Alle diese hübschen, saubern, wohlhabenden und gewerbsthätigen Städtchen liegen jedes für sich an der Ausmündung zahlreicher waldumstandener und wasserdurchrauschter Wiesenthäler, welche zu nervenstärkendem Sommeraufenthalt die lauschigsten Plätzchen abgeben werden, sobald auch einmal dieses — bisher bloss durch seine Klein- und Mittelindustrie bekannte — Land unter den Touristen in Mode kommt. Von Gemünd bis Olef benutzt die Bahn das linke Bankett der von Köln nach Luxemburg führenden Provinzialstrasse, hier auf der Hälfte der 17,7 km langen eingeleisigen Linie ist eine beinahe 1 km lange zweigeleisige Militärkreuzung hergestellt worden. In dem Dorfe Olef, wo sich eine Haltestelle befindet, führt die Bahn mitten durch den Ort und sogar mitten durch eine Scheune, von der rechts und links je ein Stück stehen geblieben ist. Während die Provinzialstrasse von Olef bis Schleiden über einen Hügelrücken führt, bleibt die Bahn auf eigener Trace im Thal und trifft erst hinter der Kreisstadt Schleiden, die sie rechts liegen lässt, wieder mit der Strasse zusammen. Von einem Ausläufer des Gebirges schaut hier ein tausendjähriger Herrschersitz, das jetzt von dem kgl. Landrath Freiherrn v. Harff bewohnte Schloss der Herzöge von Aremberg, ehedem der am weitesten in Deutsches Gebiet vorgeschobene Posten der spanischen Herrschaft in den Niederlanden, zu uns hernieder. Sonst überragen noch drei stattliche Kirchen und das Gebäude einer höheren Schule den anmuthig zwischen dem rechten Ufer der Olef und den Ausläufern mehrerer Seitenthäler eingebetteten Häusercomplex. Weiter benutzt die Bahn, und zwar von Schleiden bis zum Dorfe Oberhausen, abermals das linke Bankett der leider an dieser Seite ihrer schönen Baumeinfassung beraubten Provinzialstrasse. Es ist eine weite, von bewaldeten Höhen eingefasste Thalniederung, deren reiche Kunstwiesen Herzoglich Arembergscher Besitz sind. Beim Dorfe Oberhausen (379,92 m über normal Null), wo die 100 Arbeiter beschäftigende Gabelfabrik von Adolf Pönsgen den ersten Schritt zur Einführung eines bisher von den Amerikanern monopolisirten Industriezweiges darstellt, verlässt die Eisenbahn abermals den eine Anhöhe übersteigenden Provinzialweg, überschreitet auf solider Eisenbrücke den Olef-Fluss und führt an der Holzstoff-Fabrik Müllershammer vorbei durch üppige Wiesen nach Blumenthal, das, landschaftlich seinen Namen rechtfertigend, ausser der Station auch eine Postanstalt erhalten hat. Bei Blumenthal stossen zwei Flussthäler zusammen; während man in dem linksseitigen nach kurzem Fussmarsch zu den hochromantischen Raubitterburgen von Reifferscheidt und Wildenburg gelangt, benutzt die Bahn nach abermaliger Ueberschreitung des Olef-Flusses das rechtsseitige, durchschneidet den Ort Kirschseiffen ebenso schroff wie vorher das Dorf Olef und erreicht ihren Endpunkt bei Hellenthal — dessen Name, nicht etwa das helle, sondern das höllische Thal bedeutend, aus einer Zeit herrührt, als die schaffende Volksphantasie noch reger war als heute. Die Stelle für den von den villenähnlichen Häusern und Gartenanlagen wohlhabender Fabrikbesitzer umgebenen Bahnhof musste hier durch grosse und zeitraubende Aufschüttungen gewonnen werden, zu denen der Durchbruch des Tunnels bei Gemünd das Material abgegeben hat. Die obere Schienenkante am Bahnhof liegt hier 401 m über normal Null, so dass also die Steigung von Gemünd her 62,35 m beträgt.

Bayerische Staatsbahn Gemünden-Hammelburg.

Wir erwähnten bereits in voriger Nummer (S. 657), dass am 1. Juli cr. die Bahnlinie von Gemünden nach Hammelburg eröffnet wird. Die Entfernungen der an der neuen Linie befindlichen Haltestellen (PH) und Halteplätze (PHp) sind von Gemünden folgende:

Kleingemünden PHp	2,006 km	Harzfurt PHp	13,696 km
Schönau PHp	5,478 „	Michelaubrück PHp	15,791 „
Wolfsmünster PH	9,195 „	Morlesau PH	20,137 „
Seewiese PHp	10,974 „	Diebach PH	24,306 „
Gräfendorf PH	12,445 „	Hammelburg Ex. I. Cl.	27,812 „

Täglich verkehren nach jeder Richtung 2 Localzüge: ab Hammelburg 6,50 Vormittags und 3,50 Nachmittags, ab Gemünden 9,20 Vormittags und 6,50 Nachmittags. Fahrzeit 1 Stunde 50 Minuten.

Ludwigstadt-Lehesten.

Zwischen der Königlich Bayerischen und der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung ist über die Ausführung einer normalspurigen Localbahn von der Station Ludwigstadt (an der künftigen Bahnlinie Stockheim-Eichicht) nach Lehesten am 28. d. Mts. ein Vertrag abgeschlossen und unterzeichnet worden. Als Bevollmächtigte haben fungirt: für Bayern Generaldirector v. Hocheder und Ministerialrath v. Oswald, für Meiningen Geh. Staatsrath Dr. Heim.

Lehesten ist von Ludwigstadt ca. 15 km entfernt und befinden sich am ersteren Orte bedeutende Schieferbrüche.

Die Transportmittel der Sächsischen Eisenbahnen.

Einen ebenso interessanten als lehrreichen Einblick in die gewaltige Summe von Transportkräften, die der moderne Verkehr sich dienstbar macht, bietet die soeben veröffentlichte „Nachweisung der Transportmittel und deren Leistungen auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1883“. Am Schlusse des genannten Jahres waren auf den Sächsischen Staatsbahnen und den vom Staate mitverwalteten Privatbahnen insgesammt 756 Locomotiven vorhanden, darunter blos 14, die nur noch leichte Arbeit verrichteten, nachdem sie ihre Namen Greif, Panther, Krokodil, Alligator, Gazelle etc. zum Theil 35 Jahre lang ehrenvoll getragen. Fast die Hälfte der im activen Dienst stehenden Locomotiven ist in den 70er Jahren gebaut worden, 222 Stück allein in den Milliardenjahren 1871—1874. Den Eilzugsdienst versahen 91 Maschinen. Die Leistung der gesammten Locomotiven belief sich im Jahre 1883 auf $16\frac{1}{2}$ Millionen Kilometer ($2\frac{1}{5}$ Millionen Deutsche Meilen), die sie im Zugsdienste zurücklegten; ausserdem machten sie 790 000 km auf leerer Fahrt und 929 000 Stunden thaten sie Rangirdienst oder standen geheizt in Reserve. Im Zugsdienste wurden 2 100 Personen- und 21 000 Güterwagen mit einem gesammten Eigengewicht von $2\frac{1}{2}$ Millionen Centner so oft hin- und herbewegt, dass ihre 47 000 Achsen zusammen einen Weg von 615 Millionen Kilometer (Achskilometer) zurücklegten. Sollte ein 2achsiger Wagen allein diese Kilometersumme leisten, so würde er, Tag und Nacht unausgesetzt in Bewegung und mit der Eilzugsgeschwindigkeit von 60 km pro Stunde, doch 587 Jahre 120 Tage dazu gebrauchen und in dieser Zeit jede Linie des Sächsischen Eisenbahnnetzes 75 000 Mal hin und zurück befahren müssen. Die Einzelleistungen der Locomotiven sind natürlich sehr verschieden. Im Allgemeinen entfielen durchschnittlich auf eine jede 22 500 km (3 000 Deutsche Meilen), auf eine Eilzugsmaschine durchschnittlich 34 600 km, auf eine Personenzugsmaschine 28 200, auf eine Güterzugslocomotive 25 500, auf eine schmalspurige 14 940 und auf eine Locomotive für gemischte Züge 14 780 km. Die höchste Leistung im vorigen Jahre ergab sich bei der Eilzugslomotive „Stolpen“, welche auf der Linie Chemnitz-Zwickau-Hof im Ganzen 61 882 km zurücklegte; die höchste Leistung unter allen activen und ausrangirten Locomotiven seit ihrer Existenz war mit 1 109 036 km bei der Maschine „Darmstadt“ zu verzeichnen, welche Ende vorigen Jahres 21 Jahre im Dienste stand; diese Locomotive hat mithin alle 7 Jahre einen der Entfernung zwischen Erde und Mond gleichkommenden Weg zurückgelegt. Die Quelle, aus welche die Kraft für jene Leistungen im Jahre 1883 floss, waren etwa 200 Millionen Kilogramm (4 Millionen Centner) Kohlen — ein Quantum, welches 400 Eisenbahnzüge, jeder aus 50 Waggons bestehend, füllen würde. Die Kosten für die an den Locomotiven nöthigen Reparaturen betrugen insgesammt 1 280 000 *M.* oder 1 765 *M.* durchschnittlich für jede Locomotive. Für den vorzüglichen Zustand des Locomotivenparks der Sächsischen Bahnen spricht der Umstand, dass 1882 im ganzen Deutschen Reichsgebiete durchschnittlich eine Locomotive 20 103, speciell in Sachsen aber 22 428 Kilometer leistete, der durchschnittliche Kohlenverbrauch bei jeder Locomotive in Deutschland 13,1, in Sachsen nur 12,1 kg pro Locomotivkilometer und der Reparaturaufwand dort 14,8 *ℳ*, in Sachsen dagegen nur 8,8 *ℳ* pro Kilometer betrug.

Mitteleuropäische Eisenbahnfahrplan-Conferenz.

Von der zu Graz abgehaltenen Winterfahrplan-Conferenz für 1884/85 (siehe No. 50 S. 657) wurden keine wesentlichen Veränderungen in den Hauptanschlüssen der in- und ausländischen Verbindungen vorgenommen, ausser der Aufhebung jener Züge des gegenwärtigen Sommerfahrplanes, die nur für die Reise- und Badesaison eingelegt waren, nicht vorgenommen. Der Antrag der Direction für Staatseisenbahnbetrieb, in Folge der Verstaatlichung der Kaiser Franz-Josefbahn, den Anschluss eines Schnellzuges via Leipzig nach Hamburg vice versa einzurichten, erhielt für den Augenblick keine Zustimmung von Seite der Sächsischen Staatsbahnen, die für den Winter eine Vermehrung der Schnellzüge nicht beabsichtigen; die Angelegenheit wird für den künftigen Sommerfahrplan in neuerliche Verhandlung kommen. Die nächste Conferenz findet in Strassburg am 14. Januar 1885 statt.

Braunschweigische Secundärbahnen.

Wie aus Braunschweig geschrieben wird, ist jetzt, nach Genehmigung der Verträge mit Preussen, dem Consortium der Firmen von Erlanger und Söhne und Gebr. Sulzbach in Frankfurt a/M. definitiv die Concession zu dem Bau der Secundärbahnen ertheilt worden. Am 17. d. Mts. wurde bereits mit der Bildung einer Actiengesellschaft vorgegangen und die Concession auf die Direction dieser Gesellschaft übertragen. Das Capital der zu bildenden Gesellschaft ist seiner Zeit vertragsmässig auf 10 Millionen Mark vereinbart, welches zur Hälfte durch Ausgabe von Actien, zur Hälfte durch Ausgabe von $4\frac{1}{2}$ pCt. Prioritäts-

obligationen beschafft werden soll. Die Braunschweigische Regierung zahlt den Unternehmern eine Subvention von 10 000 M. pro Kilometer, im Maximum bis zu 1 200 000 M., welche Summe, ebenso wie die Actien und Prioritäten der Unternehmer, vertragsmässig nach Maassgabe des Fortschreitens des Baues überwiesen wird. Die Bahnen sind binnen längstens 2½ Jahren betriebsfähig herzustellen. Die Unternehmer beabsichtigen jedoch, den Bau so zu beschleunigen, dass bereits im Sommer nächsten Jahres einige Linien eröffnet werden können. Der Preussischen Regierung ist von der zu bildenden Gesellschaft das Recht einzuräumen, die Bahnen in ihrer Gesammtheit nach zehn Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, gegen den fünfundzwanzigfachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der besten fünf Betriebsjahre anzukaufen, jedoch nicht unter dem Nominalbetrage der emittirten Actien bei Uebernahme der Passiva und Activa.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die unter Vorsitz des Herrn Oberregierungsraths Kranold abgehaltene Generalversammlung erledigte den Bericht der Verwaltung ohne Discussion und wählte die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsraths, sowie deren Stellvertreter wieder.

Altona-Kieler Eisenbahn.

Die Königliche Direction der Altona-Kieler Eisenbahn hat eine Generalversammlung der Actionäre in Altona abgehalten. Anwesend waren 22 Personen mit 35 Actien und 35 Stimmen. Die statutenmässig ausscheidenden Vorstandsmitglieder, die Herren E. Voltmar-Kiel, Consul Amtrup-Kiel, H. C. Detlefsen-Flensburg, Senator Knauer-Altona und Rechtsanwalt Sieveking-Altona, wurden wiedergewählt und der zurückgetretenen Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft pro 1883 Decharge ertheilt. Nach dem von der Königlichen Direction erstatteten Geschäftsbericht pro 1883 figurirt in der Bilanz an Stelle des Reingewinns der Posten: Rentenforderung der Actionäre an den Preussischen Staat mit 1 697 400 M. Der Reservefonds ist in Wegfall gekommen.

K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsberichte pro 1883 und der am 29. Mai c. abgehaltenen 13. ordentlichen Generalversammlung ist Folgendes hervorzuheben:

Befördert wurden: 428 085 Personen (gegen 1882 mehr 27 738 Personen) und insgesammt 1 624 847 t Güter (gegen das Vorjahr mehr 167 156 t). Dafür sind vereinnahmt: im Personenverkehr 116 204 fl. (gegen 1882 mehr 2 982 fl.), im Güterverkehr 2 109 343 fl. (gegen das Vorjahr mehr 215 007 fl.). Die Gesammteinnahme beträgt 2 459 423 fl, also gegen das Vorjahr mehr 202 374 fl. Die Betriebsausgabe beziffert sich auf 826 345 fl., hat sich daher gegen 1882 um 31 363 fl. verringert. Als Betriebsüberschuss ergeben sich 1 633 077 fl., mithin gegen das Vorjahr mehr 171 010 fl. Nach Verzinsung und Amortisirung der Prioritäten, Zinszahlung aus der Grundeinlösung, Zahlung von Provisionen und Zuschuss zum Omnibusbetriebe verbleibt ein Nettobetrag von 947 437 fl. (gegen das Vorjahr mehr 169 312 fl.). Derselbe soll nach dem Beschlusse der Generalversammlung wie folgt verwendet werden: Dotirung des Reservefonds 100 000 fl., desgleichen des Erneuerungsfonds 60 000 fl., 5 pCt. Dividende für die Prioritätsactien 80 595 fl., und für die Stammactien 330 000 fl., statutenmässige Tantième an den Verwaltungsrath von 10 pCt. 37 684 fl.

Von dem nunmehr verbleibenden Reste von 339 158 fl. und dem Saldo aus dem Vorjahr von 3 174 fl. werden 4 pCt. Superdividende für die Prioritäts- und Stammactien mit 64 476 bezw. 264 000 fl., zur Dotation an den Pensionsfonds 10 000 fl. und zum Vortrage auf das Vorjahr 3 857 fl. bestimmt.

Die Fonds stellen sich am Schlusse des Jahres 1883 wie folgt: a) Erneuerungsfonds 157 832 fl., b) Reservefonds 176 435 fl., c) Pensionsfonds 299 752 fl.

Das Prioritäten-Amortisationsconto hat sich gegen das Vorjahr um 78 624 fl. erhöht, so dass im Ganzen der Betrag von 400 800 fl. der Prioritätenschuld getilgt ist.

Nach den Anträgen des Verwaltungsrathes hat die Generalversammlung ad Position VII der Tagesordnung

a) das zwischen dem Verwaltungsrathe der K. K. priv. Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn errichtete Protocoll vom 22. April 1884 und den auf Grund desselben zwischen beiden Verwaltungen abgeschlossenen Betriebsvertrag vom 26. April 1884, sowie
b) die mit der K. K. Staatsverwaltung getroffenen Vereinbarungen über die event. Betriebsübernahme der vorbezeichneten beiden Eisenbahnen durch den Staat, unter den besonders festgestellten Bedingungen und
c) das mit der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb abgeschlossene Uebereinkommen, nach welchem die sub a bezeichneten beiden Verwaltungen auch zu einem früheren Zeitpunkte als am 1. Januar 1886 in den Betrieb der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb übernommen werden können,

genehmigt; ebenso den ad Position VIII der Tagesordnung behandelten Antrag auf Ertheilung der unbeschränkten Vollmacht an den Verwaltungsrath zur Durchführung der ad Pos. VII beschlossenen Massregeln.

Haftpflicht.

v. O. **Die Verwendung sogen. „Hunde“ oder „Hunte“** (auf Eisenschienen laufender, von Menschen geschobener Kippwagen zum Transport der Erde etc.) **bildet unter gewöhnlichen Verhältnissen keinen Eisenbahnbetrieb im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes** (wohl aber dann, wenn durch Anwendung einer die Bewegung der Wagen aussergewöhnlich beschleunigenden Triebkraft Gefahren hervorgerufen werden, z. B. bei Drahtseilbahnen). Der Kläger war bei dem Beklagten mit dem Fortschaffen ausgeschachteter Erde auf dem Frankfurter Centralbahnhof beschäftigt. Auf dem neuangelegten Eisenbahndamm war eine Strecke provisorisch mit Grubenschienen belegt, auf welchen die beladenen kleinen Wagen, sogen. „H u n d e“ oder „H u n t e“ (nicht Hundewagen) einzeln, jeder von zwei Arbeitern langsam nach einer Abladestelle fortgeschoben wurden. Die Wagen bestehen aus einem auf Rädern gehenden Gestell und einem in dem Gestell hängenden und drehbaren Kasten. Der Kasten ist während des Transportes mittelst eines herauszunehmenden Pflockes an dem Gestell befestigt. Der Pflock wird an der Abladestelle herausgezogen, der Kasten stürzt vermöge der Drehung um, entleert sich so und wird dann leer zurückgefahren. Hintereinander fahren mehrere Wagen, jeder einzelne wird entleert, sie fahren dann sämmtlich, aber einzeln, hintereinander wieder nach der Beladestelle zurück. Dem Kläger ist bei der Entladung eines Hundes die Hand zerquetscht und hat er deshalb Entschädigung gefordert, ist aber mit seinem Anspruch in beiden Vorinstanzen abgewiesen worden. Gründe: „Dem Berufungsurtheil ist darin beizustimmen, dass ein unter das Haftpflichtgesetz zu subsumirender Unfall nicht vorliegt. Denn der Beklagte hat nicht im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes eine Eisenbahn betrieben. Es kann dahingestellt bleiben, ob nicht auch bei solchen Wagen, wie sie von dem Kläger und seinen Genossen geschoben sind, ein Eisenbahnbetrieb dann vorliegt, wenn durch Anwendung einer die Bewegung der Wagen aussergewöhnlich beschleunigenden Triebkraft Gefahren hervorgerufen werden, wie sie bei dem gewöhnlichen Eisenbahnbetriebe, welchen das Gesetz im Sinne hat, vorkommen, also etwa bei Drahtseilbahnen, bei welchen die Wagen mittelst Schwerkraft oder mittelst Dampfkraft auf einer sehr geneigten Ebene hinaufgezogen werden oder hinabgleiten. Von solchen Anlagen ist hier gar keine Rede. Vielmehr besteht in diesem Falle der g e w ö h n l i c h e Betrieb darin, dass der einzelne Wagen langsam durch Arbeiter fortgeschoben wird, welche den Wagen völlig in ihrer Gewalt haben. Der Umstand aber, dass zur Verminderung der Reibung eiserne Schienen gelegt sind, eine Eisenbahn in diesem Sinne angelegt ist, und dass in Folge davon auf dieser Unterlage grössere Lasten fortbewegt werden, als sie bei dem Mangel der Anlage mit denselben Kräften fortbewegt werden könnten, genügt für sich allein nicht, um einen Eisenbahnbetrieb im Sinne des Gesetzes herzustellen.“ (Erk. des I. Civilsen. des Reichsgerichts vom 2. Februar 1884; Braun u. Blum; Annal. Bd. IX. S. 426 f.)

Literatur.

—st.— **Der Bau der Bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheines**, bearbeitet mit Benutzung amtlicher Quellen von K. Lutz, Betriebsingenieur bei der Generaldirection der K. Bayer. Verkehrsanstalten. Mit einer Uebersichtskarte. 502 S. gr. 8⁰. München und Leipzig. Druck und Verlag von R. Oldenbourg. 1883.

In den Jahren 1880/81 ist der Eisenbahnbau in Bayern zu einem gewissen Abschluss gekommen, indem die Hauptbahnen fast vollendet waren und weiter nur die Herstellung von Secundärbahnen in Frage kamen. Dies veranlasste den damaligen Bayer. Eisenbahnbaudirector v. Röckl ein Werk in Anregung zu bringen, welches einen Rückblick auf die mehr als 40jährige Bauperiode gewähren und vieles Wissenswerthe der Vergessenheit entziehen sollte.

Der um Bearbeitung dieses, uns nun vorliegenden Werkes angegangene Autor hat das ihm zu Gebote gestandene reiche Material fleissigst benützt und seine Aufgabe mit grosser Ausführlichkeit und Gründlichkeit gelöst.

Von allgemeinem Interesse ist namentlich der I. Theil des Buches, die „Geschichtliche Entwickelung“, da Bayern den Anspruch erheben darf, in hervorragender Weise an der Entwickelung und Ausbildung des Eisenbahnwesens betheiligt gewesen zu sein. War doch genanntes Land unter den Deutschen Staaten der erste, welcher zu einer Eisenbahn mit Dampfkraft gelangte. (Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn, eröffnet am 7. December 1835). Die bereits im Jahre 1843 projectirte und in den folgenden Jahren zur Ausführung gekommene, sogen. schiefe Ebene zwischen Lichtenfels und Hof, welche das Fichtelgebirge mit 2½ pCt. übersteigt, hat späteren Gebirgsbahnen zum Vorbild gedient. Weiter

dürfte anzuführen sein, dass in den 70er Jahren von der Bayer. Eisenbahn-Bauverwaltung ausgedehnte Versuche über die Widerstände der Eisenbahnfahrzeuge bei ihrer Bewegung in den Geleisen angestellt wurden, die sich vielseitige Anerkennung in der technischen Welt erworben haben und deren Resultate vom Autor mitgetheilt werden.

Der II. Theil des Buches bringt eine Baubeschreibung der einzelnen Bahnen, mit Bezeichnung des Antheils, den die einzelnen Beamten an der Ausführung der betreffenden Strecke gehabt haben. Der III. Theil „Bautechnisches Personal" giebt eine genaue Dienstbiographie der bisherigen höheren technischen Beamten und ein Verzeichniss der Accordanten, welche grössere Eisenbahn-Accordloose gebaut haben.

Als Beilagen sind verschiedene für den Eisenbahnbau erlassene Gesetze, Uebersichten über Eröffnungen, jährliche Bauausgaben und Baukosten, ein alphabetisches Verzeichniss der Stationen, mit Angabe ihrer Höhenlage und eine Uebersichtskarte der Bayer. Eisenbahnen angefügt.

Das besprochene Werk darf als eine beachtenswerthe Erscheinung in der Eisenbahnliteratur angesehen werden, und wollen wir darauf hinzuweisen nicht versäumen.

Der Büreau-, Cassen- und Calculatur-Dienst bei Eisenbahn-Neubauten. Handbuch für Eisenbahn-Beamte von H. Kosub, Geh. exped. Secretär und Calculator a. D. und G. Kosub, Eisenbahn-Büreau-Vorsteher. Berlin, 1884. Franz Siemenroth, SW., Wilhelmstrasse 25.

Die Herren Verfasser glauben durch die Herausgabe des 211 Seiten (octav) starken Werkes, welches nicht nur eine Zusammenstellung der für das Kassen- und Rechnungswesen bei Eisenbahn-Neubauten im Königl. Preussischen Staate ergangenen Bestimmungen, sondern auch Beispiele über die Handhabung des Büreau-, Kassen- und Calcular-Dienstes enthält, einem fühlbaren Bedürfnisse zu entsprechen. Das Buch wird im Vorwort insbesondere jüngeren Herren Beamten zur Einweihung in den Geschäftsgang, dann aber auch allen im Bau und Betriebe beschäftigten Herren Büreau-Beamten, sowie den Herren Technikern, Stationsvorständen und Bahnmeistern als Nachschlagebuch empfohlen.

Von dem Inhalte sind hervorzuheben das von dem Herrn Arbeits-Minister gegebene Schema für einheitliche Veranschlagung, Buchführung und Rechnungslegung bei Eisenbahn-Neubauten unter Staatsverwaltung, die Darstellung der Buchführung bei der Baubuchhalterei und im Büreau des Abtheilungsbaumeisters etc., Beispiele zur Aufstellung der verschiedenen Zahlungsberechnungen, Löhnungslisten und Kostenanschläge, Vorschriften über die Aufstellung der Baurechnungen, über Berechnung und Erhebung der Vertrags-Stempel, sowie Fingerzeige über das Verfahren bei Abwickelung von Submissionen, beim Grunderwerb etc. Das Werk enthält ausserdem das auf Grund des Reichsgesetzes, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter erlassene Normalstatut für Baukrankenkassen.

Kursbücher.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. 1884. Sommer-Ausgabe No. 4. Juli. Berlin, Julius Springer. Preis 2 M.

Während das Kursbuch sonst in Zwischenräumen von 1½ bis 2 Monaten erscheint, bringt uns jeder der Monate Juli, August und September mit Rücksicht auf die Reisesaison eine neue Ausgabe, in welcher alle Aenderungen der Sommerfahrpläne berücksichtigt werden. Die Juli-Ausgabe ist soeben ausgegeben worden und enthält neben wesentlichen das Ausland betreffenden Aenderungen vornehmlich solche neue Verbindungen, welche mit den Reisen in Bäder und Sommerfrischen zusammenhängen; sie ist deshalb für jeden Touristen, als ein Führer, auf den man sich unbedingt verlassen kann und der nie im Stiche lässt, unentbehrlich. Dass Irrthümer bei diesem Kursbuch so gut wie ausgeschlossen sind, haben wir anzuführen schon öfter Veranlassung genommen und unterlassen nicht, wiederum hervorzuheben, dass das amtliche Kursbuch nicht allein hinsichtlich seiner Genauigkeit, sondern auch seiner ganzen vortrefflichen Ausstattung nach unerreicht dasteht.

Miscellen.

Japanesische Bahnen.

Von der Bahn, welche die ganze Insel Nippon der Länge nach durchziehen soll, ist der erste 58 km lange Theil in Betrieb gesetzt.

Das von diesem Theile durchzogene Land ist sehr reich und fruchtbar; die Stationen sind so einfach wie nur möglich hergestellt, die Betriebsmittel, excl. Locomotiven, sind in Japan gebaut.

Es bestehen jetzt in Japan bereits 4 Bahnen in der Gesammtlänge von 250 km; eine Strecke von 130 km ist im Bau begriffen.

Drei von diesen Bahnen gehören dem Staat, eine der Japanesischen Eisenbahngesellschaft. (Railr. Gaz.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. Juli wird die Theilstrecke **Rosenberg-Lublinitz** der Neubaustrecke Kreuzburg-Tarnowitz mit den Haltestellen Schoffschütz, Schierokau und der Station Lublinitz dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Es findet von diesem Tage ab auf der Haltestelle Schierokau und der Station Lublinitz unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern, auf Haltestelle Schoffschütz dagegen nur Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Gütern in Wagenladungen statt.

Mit demselben Tage werden die dem Güterverkehr bereits übergebenen Haltestellen Georgenberg und Stahlhammer der Strecke Tarnowitz-Stahlhammer auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die bezüglichen Tarifsätze sind bei den Expeditionen und unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Die Beförderung von Personen auf den Strecken Kreuzburg-Lublinitz und Tarnowitz-Stahlhammer erfolgt nach Massgabe des auf den Stationen aushängenden Fahrplanes.

Breslau, den 27. Juni 1884. (1537)
Königliche Eisenbahndirection.

II. Betrieb.

Auf Grund der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 17. Mai d. J. (Ges. Samml. Seite 270) übernimmt die unterzeichnete Königliche Direction mit dem heutigen Tage die Verwaltung und den Betrieb des Berlin-Hamburger einschliesslich des Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Unternehmens mit den Rechten und Pflichten einer öffentlichen Behörde nach Massgabe der unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

Mit der Wahrnehmung der Geschäfte bisherigen Hamburger Deputation der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft ist ein Mitglied der unterzeichneten Behörde beauftragt worden, welches seinen Wohnsitz in Hamburg nehmen und im amtlichen Verkehr die Firma: „Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn, der Kommissar für Hamburg" führen wird.

Berlin, den 1. Juli 1883. (1538)
Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

III. Verkehrsstörungen.

Einer Mittheilung der K. K. Ministerial-Kommission für die Verwaltung der Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn, der Erzherzog Albrechtbahn und der Mährischen Grenzbahn vom 20. d. Mts. zufolge ist wegen anhaltender Regengüsse der Verkehr auf der Strecke Morszyn-Bollechor der Erzherzog Albrechtbahn bis auf Weiteres unterbrochen, was hierdurch unter Bezugnahme auf § 14 alin. 4 des Vereins-Wagen-Regulativs zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Berlin, den 28. Juni 1884. (1539)
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

IV. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Die am 20. Juni eingetretene Verkehrsstörung ist beseitigt und wird am 27. Juni der Gesammtverkehr auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn wieder aufgenommen.

Wien, den 27. Juni 1884. (1540)
Die General-Inspection.

V. Güterverkehr.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Juli tritt der 5. Nachtrag zum **Bayerisch-Hessischen Gütertarif** in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Ergänzungen zum Haupttarif, noch besonders ermässigte Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Roherzen, sowie Palmkern- und Cocosöl zwischen diesseitigen und Bayerischen Stationen. Nähere Auskunft ertheilen die betr. Dienststellen, sowie unser Tarifbüreau, von dem auch Exemplare, soweit der Vorrath reicht, zum Preise von 10 Pfennigen bezogen werden können.

Mainz, den 26. Juni 1884. (1541)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Deutsch-Italienischer Verband via Gotthard. Am 15. d. M. ist ein Anhang zu den Deutsch-Italienischen Gütertarifen, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Sumach, Oel, metallurgische Producte, Wein, Hohlglas, Stärke, Weinhefe in Wagenladungen, in Kraft getreten. Ferner ist ein besonderer Anhang, enthaltend Frachtsätze für Sprit und Stärke in Wagenladungen von Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin, Breslau und Bromberg nach Italien an demselben Tage in Kraft gesetzt worden. Der erstere Anhang ist für 50 Pfge. pro Exemplar, der letztere gratis von den Verbandstationen zu beziehen.

Strassburg, den 22. Juni 1884. (1542)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güter-Verkehr. Am 1. Juli d. J. kommen zur Einführung:

a) Nachtrag I. zum Ausnahme-Tarife für Steinkohlen etc. vom 1. Februar d. J., enthaltend: Theilweise veränderte Frachtsätze der Schnitt-Tabelle A. und Aufnahme neuer Bayerischer Stationen. Preis 10 Pf. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze im Verkehre mit Lichtenfels und Meiningen noch bis zum 15. August d. J. und im Verkehre mit den übrigen Stationen noch bis zum 1. September d. J. in Kraft.

b) Nachtrag I zum Ausnahme-Tarife für den Transport von Europäischem Bau- und Nutzholz vom 1. März d. J., enthaltend: Veränderte Frachtsätze des Schnittpunktes V, der Schnitttariftabelle B. Aufnahme neuer Stationen der Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld sowie Berichtigungen. Preis 10 Pfennige. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 1. September d. J. in Kraft.

Köln, den 25. Juni 1884. (1543)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.) zugleich Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 10. Juli d. J. kommen in dem obenbezeichneten Verkehre für die Beförderung roher Bergproducte und Kieserit zum Export bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger von Station Egeln des Directionsbezirks Magdeburg nach den Stationen Stettin (Central-Güterbahnhof), Swinemünde, Stralsund und Wolgast des Directionsbezirks Berlin ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Güter-Expeditionen und das Verkehrs-Büreau der unterzeichneten Direction auf Verlangen Auskunft.

Magdeburg, den 26. Juni 1884. (1544)
Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Zum Tarife für den **Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr** via Reitzenhain, Weipert resp. Franzensbad vom 1. April 1884 tritt am 1. Juli 1884 der Nachtrag I in Kraft. Insoweit durch die berichtigten Frachtsätze Erhöhungen eintreten, kommen dieselben erst vom 10. August d. J. ab zur Anwendung.

Dresden, den 26. Juni 1884. (1545)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit Giltigkeit vom 10. August 1884 ab treten an Stelle der im Tarife für den Transport **Böhmischer Braunkohlen etc. nach Deutschland via Bodenbach bezw. Mittelgrund** enthaltenen Frachtsätze für die Stationen:

Luckenwalde, Silberhausen-Dingelstedt und Zerbst des Königl. Eisenbahndirectionsbezirks Erfurt,
Fehrbellin der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn

anderweite, erhöhte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen. Ausserdem tritt mit sofortiger Giltigkeit für die Station Schönborn des Königl. Eisenbahndirectionsbezirks Erfurt an Stelle der Route „Dresden-Friedrichstadt—Dobril.-Kirchhain" diejenige über Priestewitz—Grossenhain—Dobrilugk."

Dresden, den 26. Juni 1884. (1546)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Vom 1. Juli 1884 an bis zur Erstellung anderweiter directer Sätze wird für **Langholzsendungen** von den Stationen Iglau, Polna und Okřischko der Oesterreichischen Nordwestbahn nach Dresden, Elbkai bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und zwar bei Vorlage der Originalfrachtbriefe, sofern dieselbe bis spätestens den 30. März 1885 erfolgt, für die Strecke Tetschen trs. — Dresden-Elbkai ein Satz von 0,25 *M.* pro 100 kg berechnet.

Dresden, den 26. Juni 1884. (1547)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. Juli d. J. kommen ermässigte Frachtsätze für die **Beförderung von Schwefelkies** von den diesseitigen Stationen Grevenbrück und Schwelm nach der Station Frankfurt a/O. des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin zur Einführung.

Elberfeld, den 27. Juni 1884. (1548)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. Juli d. Js. ab treten im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** für den Transport von Steinkohlen und Kokes, sowie von ungeformten und geformten Braunkohlen (Briquetts) von den Stationen Lugau, Oelsnitz b/L., Zwickau, Borna, Meuselwitz, Rehmsdorf und Rositz nach den Bodenseeuferplätzen Bregenz, Lindenau, Romanshorn und Rorschach, sowie nach der Station Ulm Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 27. Juni 1884. (1549)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. k. Mts. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von **Steinkohlen** etc. im Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Bahn nach den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. vom 20. October 1881 der Nachtrag V in Kraft, welcher neben einigen Berichtigungen neue Frachtsätze für den Verkehr von resp. nach den Stationen Wiemelhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Friedrichssegen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M., sowie anderweite ermässigte Frachtsätze für die Stationen Elz, Hadamar und Staffel enthält. Exemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 26. Juni 1884. (1550)
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Am 1. k. Mts. tritt zum Ausnahmetarife vom 1. Januar 1882 für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) und Elberfeld nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einschliesslich der Berliner Staatsbahnhöfe und Stationen der Berliner Ringbahn der Nachtrag VI in Kraft, welcher neben verschiedenen Aenderungen und Berichtigungen neue Frachtsätze für den Verkehr von resp. nach den Stationen Wiemelhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Ilsenburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg enthält. Exemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 26. Juni 1884. (1551)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Im **Güterverkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn** im Rheinisch-Westfälisch-Süd-Westdeutschen Verbande werden mit Gültigkeit vom 16. August cr. die Tarifkilometer für Rheinbrohl-Frankfurt a/M. Ost- und Westbahnhof auf 155 km, für Rheinbrohl-Hanau Westbahnhof auf 175 km und für Rheinbrohl-Höchst am Main auf 145 km erhöht.

Köln, den 26. Juni 1884. (1552)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Die Uebernahmetarife vom 25. Februar 1884 für die Beförderung von Getreide, welches von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und Ludwigshafen und von da nach Stationen der Bötzbergbahn und der Schweizerischen Nordostbahn transportirt wird, werden am 10. August l. J. aufgehoben und für diesen Verkehr vom gleichen Tage ab neue directe Tarife mit theilweise höheren Frachtsätzen in Kraft treten.

Ueber die neuen Sätze giebt unsere Güterexpedition Mannheim nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 27. Juni 1884. (1553)
Generaldirection.

Am 1. Juli cr. tritt zum **Ostdeutsch-Ungarischen Verbandstarif Theil II,** Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderung der Nomenklatur für Getreide etc.;
Berichtigung resp. Ergänzung der speciellen Tarifbestimmungen;
Aufhebung von Frachtsätzen von und nach einigen Stationen der Ungarischen Nordostbahn;
Aufnahme einiger Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahn (Budapest-Semliner Linie);
Abänderung der Frachtsätze von und nach einigen Stationen der vorgenannten Linie, sowie
Druckfehlerberichtigungen.

Die geänderten Frachtsätze weisen zum Theil Erhöhungen, zum Theil Ermässigungen auf.

Die eintretenden Erhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. August cr.

Die Ermässigungen der Frachtsätze sind auf die Aenderung der Oesterreichisch-Ungarischen Antheile zurückzuführen.

Druckexemplare des Nachtrages sind kostenfrei von den Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 27. Juni 1884. (1554)
Königliche Eisenbahn-Direction Namens der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Am 1. Juli d. J. tritt unter der Bezeichnung **„Braunschweig-Magdeburg-Sächsischer Verband"** ein neuer Tarif in Kraft, welcher den Güterverkehr zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, der Halberstadt-Blankenburger und der Braunschweigischen Eisenbahn (excl. Einbeck und Ringelheim) einerseits und Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen resp. der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits umfasst.

Hierdurch wird der Gütertarif für den Magdeburg-Sächsischen Verband vom 1. Mai 1882 nebst Nachträgen, sowie für den Norddeutsch-Sächsischen Verband vom 1. Mai 1882 bezüglich des Verkehrs

mit Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn (excl. Einbeck und Ringelheim) aufgehoben.

Ausserdem werden durch den neuen Tarif die bisherigen Frachtsätze für die nachverzeichneten Verkehrsrelationen mit der Massgabe ausser Kraft gesetzt, dass die betreffenden Frachtsätze nur noch bis 15. August d. J. Giltigkeit behalten. Es betrifft dies den Verkehr

1. zwischen Elsterwerda (S. Stsb.) und Cöthen, Eickendorf, Eggersdorf, Gnadau, Schönebeck, Westerhusen, Wulfen,
2. zwischen Grossenhain (S. Stsb.) und Brandenburg, Potsdam, Rathenow, Schönhausen, Spandau und Wusterwitz.

Vom 15. August 1884 ab findet hinsichtlich der bezeichneten Relationen eine directe Abfertigung nur noch bei den gleichnamigen Concurrenzstationen der Königlich Preussischen Staatsbahnen statt.

Insoweit einzelne geringfügige Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis zum 15. August 1884 in Wirksamkeit.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 28. Juni 1884. (1555)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. treten an Stelle der im **Norddeutsch-Sächsischen Verbande** bisher massgebend gewesenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Wittenberge der Berlin-Hamburger Eisenbahn, sowie der Station Kreiensen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen resp. der Station Reichenberg der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn andererseits anderweite Taxen in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen in Erfahrung zu bringen sind.

Insoweit die neuen Sätze Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung in sich schliessen, erlangen die ersteren erst am 15. August 1884 Giltigkeit.

Dresden, am 26. Juni 1884. (1556)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

Im gemeinschaftlichen Güterverkehr **Hannover-Oberhessen** kommen theils sofort gültige, theils mit der demnächstigen Betriebseröffnung der Neubaustrecken Scharzfeld-St. Andreasberg und Wabern-Wildungen wirksam werdende neue Taxen zur Einführung. Der desfalls zu dem betreffenden Tarif herausgegebene Nachtrag 3 kann in den Güter- etc. Expeditionen eingesehen, auch daselbst bezogen werden.

Hannover, den 13. Juni 1884. (1557)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zu dem vom 1. April 1883 ab gültigen Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Hannover** einerseits und **Braunschweigischen Stationen** andererseits tritt mit Gültigkeit vom 10. Juli cr. bezw. für die Strecke Wabern-Wildungen vom 15. Juli cr. ein Tarifnachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält:

a) Tarifsätze mit den an den neuen Bahnstrecken Scharzfeld-St. Andreasberg und Wabern-Wildungen belegenen Stationen Lauterberg und St. Andreasberg bezw. Fritzlar, Wega, Wildungen und Zannern des Directionsbezirks Hannover.

b) Ausnahmesätze für Eisenerze, Eisenbauen etc. von Lauterberg a/H. und Scharzfeld nach einigen Braunschweigischen Stationen.

c) Aenderung des Stationsnamens „Scharzfeld-Lauterberg".

d) Berichtigungen.

Der Nachtrag ist durch die Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 24. Juni 1884. (1558)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Stettin-Märkisch-Schlesischer und Schlesisch-Sächsischsr Verband. Mit dem 1. Juli cr. treten die directen Frachtsätze für den Verkehr mit dem Stadtbahnhof der vormaligen Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn zu Breslau in den rubricirten Verbänden ausser Kraft und findet vom genannten Tage ab die Abfertigung des bezüglichen Verkehrs auf dem Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofe daselbst zu den dafür bestehenden, durchweg niedrigeren Frachtsätzen statt.

Berlin, den 25. Juni 1884. (1559)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für den Verkehr zwischen Sangerhausen einerseits und Harzburg andererseits kommt ab 1. Juli cr. für den **Transport von Eisenerzen etc.** in Wagenladungen à 10 000 kg ein Frachtsatz von 0,36 *M.* pro 100 kg zur Einführung.

Frankfurt a/M., den 28. Juni 1884. (1560)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zu dem Staatsbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Frankfurt a. M.** und **Köln (linksrh.)** vom 1. August 1883 kommt mit Giltigkeit vom 1. Juli d. J. ab der Nachtrag II zur Einführung. — Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen und Ergänzungen, Entfernungen und Frachtsätze für Station Friedrichssegen des Directionsbezirks Frankfurt a. M.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a. M., den 23. Juni 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction. (1561)

Vom 23. Juni 1884 ab wird im Tarifheft No. 1 des **Deutsch-Polnischen Verbandes** zwischen der Station Konopki der Weichselbahn einerseits und Berlin, Station des unterzeichneten Directionsbezirks andererseits ein Ausnahmetarif für Holz, europäisches, des Specialtarifs II in Quantitäten von je 10 000 kg pro Wagen, oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen, eingeführt. Die Fracht beträgt pro 100 kg 5,92 Kopeken und 1,45 *M.*

Von demselben Tage ab wird der Markantheil im Ausnahmetarif für Holz, europäisches, des Specialtarifs II zwischen Ciechanow und Berlin von 1,69 *M.* gleichfalls auf 1,45 *M.* pro 100 kg ermässigt.

Bromberg, den 23. Juni 1884. (1562 J)
Königliche Eisenbahn-Direction
als geschäftsführende Verwaltung.

Durch den vom 1. Juli d. J. ab gültigen Nachtrag I zum **Tarif mit der Cronberger Bahn** vom 15. Februar 1884 kommen directe Sätze zwischen Cronberg einerseits und Stationen der Main-Neckar-Bahn, sowie Mannheim (Bad. B.) zur Einführung.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 19. Juni 1884. (1563)
Königliche Eisenbahn-Direction.

An Stelle der im Nachtrag IX zum **Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verbandstarif** publicirten Ausnahmesätze für die Beförderung von Schwefelkies ab Grevenbrück und Schwelm nach Sächsischen Stationen treten mit Giltigkeit vom 1. Juli 1884 theilweise ermässigte Frachtsätze in Giltigkeit, welche von den Güterexpeditionen in Grevenbrück und Schwelm auf Verlangen bezeichnet werden.

Zugleich ist die Station Gröditz der Sächsischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif aufgenommen worden.

Elberfeld, den 28. Juni 1874. (1564)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Saarkohlenverkehr nach der Ostschweiz. Am 1. Juli tritt zum Saarkohlenausnahmetarif No. 12 der I. Nachtrag in Kraft, enthaltend Frachtermässigung für mehrere Schweizerischen Stationen.

Köln, den 30. Juni 1884. (1565)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Am 1. Juli 1884 treten im **Stettin-Schlesisch-Märkisch-Sächsischen Verbande** für den Güterverkehr zwischen Podelzig und Rositz directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den genannten Stationen in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, den 29. Juni 1884. (1566)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Staatsbahntarif **Bromberg-Berlin** treten vom 1. Juli 1884 ab für den Verkehr von und nach der Station Grätz des Bezirks Berlin ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 25. Juni 1884. (1567 J)
Königliche Eisenbahn-Direction
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. Mit dem 15./27. Juni cr. tritt ein neuer Special-Exporttarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Moskau-Kursk-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser in Kraft, welcher geringe Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze enthält.

Der gleiche Special-Exporttarif vom 25. Mai/6. Juni cr. wird hierdurch aufgehoben.

Neue Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 26. Juni 1884. (1568 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die Special-Exporttarife für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser vom 9. April/28. März bezw. 1. August/20. Juli 1883 treten mit dem 13./1. August cr. — ausser Kraft. Bis dahin gelten die zeitigen Frachtsätze genannter Specialtarife auch für Oelsaaten.

Neue Frachtsätze werden später bekannt gemacht werden.

Danzig, den 27. Juni 1884. (1569 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15 Juli a. c. gelangt zu dem ab 1. Juli 1877 giltigen Specialtarife für Kohlen und Coacs im Verkehre von den Stationen: „Ostrau, Hruschau, Oderberg, Petrowitz, Oswięcim, Dzieditz, Trzebinia, Szczakowa und Krzeszowice" — der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann: „Dombrau und Karwin" der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, nach Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (nördl. Linie) via Olmütz ein Nachtrag II zur Einführung, welcher die Einbeziehung der Station „Lukawce" in den rubricirten Verbandtarif enthält.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 26. Juni 1884. (1570)

A. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Juli l. J. tritt mit Giltigkeit bis Ende December l. J. ein ermäss. Ausnahmetarif für Grosshornviehtransporte in Wagenladungen von Galizien, dann von den Stationen Krakau und Oswiecim der a. p. Kaiser Ferd.-Nordbahn nach Wien (St. Marse) via Süssenbrunn in Wirksamkeit von welchem Exemplare bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können. (1571)
Wien, den 28. Juni 1884.

Deutsch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Mit 15. Juli l. J. tritt der Nachtrag XXVIII zum Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarife Theil II und III in Wirksamkeit.
Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Kladno (alt) in den Ausnahme-Tarif No. 29 a für Roheisen, und sind Exemplare bei den Verbandsverwaltungen und namentlich bei der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (1572 R. M)

VI. Personen- und Gepäckverkehr.

Holsteinische Marschbahn. Zu unserm Local-Personentarif ist ein Nachtrag V mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. erschienen, durch welchen die Gültigkeitsdauer
a) aller Retourbillets bei Entfernung bis incl. 75 km auf 2 Tage,
b) der am Tage vor einem Sonn- oder Festtage gelösten zweitägigen Retourbillets auf 3 Tage,
c) der am Tage vor dem ersten Oster-, Pfingst- oder Weihnachtstage gelösten Retourbillets bis auf den Tag nach dem zweiten Feiertage
verlängert wird.
Ferner wird fortab Schülern und Schülerinnen ohne Rücksicht auf das Alter derselben zum Zweck des Schulbesuchs die Fahrt auf Abonnementsbillets zum halben Preise gewährt.
Nähere Auskunft ertheilen die Billetexpeditionen.
Glückstadt, den 24. Juni 1884. (1573)
Die Direction.

VII. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Am 1. Juli d. J. beginnt die **Ausgabe eines neuen Couponbogens für die Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. Emission.**
Zu dem Behuf sind die Talons zu den bezeichneten Prioritäts-Obligationen unter Beifügung eines arithmetisch geordneten, in duplo auszufertigenden Nummer-Verzeichnisses
in Altona bei unserer Hauptcasse,
in Kiel bei dem Bahnhofs-Inspector Herrn Kähler,
in Flensburg bei dem Betriebs-Inspector Herrn Matthiessen,
vom bezeichneten Tage an, an den Wochentagen Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag von 9 Uhr Vormittags bis 12 Uhr Mittags einzureichen.
Ein Exemplar des Nummer-Verzeichnisses wird mit Quittung über die geschehene Einlieferung der Talons versehen, sofort zurückgegeben; nach Ablauf von 8 Tagen können gegen Rückgabe dieses Verzeichnisses die neuen Couponbogen bei der nämlichen Dienststelle während der vorbezeichneten Geschäftsstunden in Empfang genommen werden.
Formulare zu den einzureichenden Verzeichnissen werden vom 25 d. M. ab bei den Ausgabestellen verabfolgt.
Altona, den 24. Juni 1884. (1574)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Nach § 4 der Bekanntmachung des Herzoglich Braunschweigischen Staatsministeriums vom 30. October 1874, die Emission von 300 000 *M.* Prioritätsobligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft betr., ist die genannte Gesellschaft berechtigt, die fraglichen Prioritätsobligationen durch öffentliche Blätter mit sechsmonatlicher Frist zu kündigen, und durch Zahlung des Nennwerthes einzulösen.
Da beschlossen ist, von diesem Rechte Gebrauch zu machen, so werden die von der Gesellschaft in Gemässheit der obengedachten Bekanntmachung Herzoglichen Staatsministeriums emittirten fünfprocentigen Prioritätsobligationen, soweit dieselben nicht bereits zur Rückzahlung ausgeloost sind, hierdurch zur Einlösung auf den 2. Januar 1885 gekündigt, und die Inhaber aufgefordert, die in ihren Händen befindlichen Stücke nebst den noch nicht fälligen Zinscoupons am 2. Januar k. Js. entweder bei der Casse der Gesellschaft zu Blankenburg a/Harz, oder der Braunschweig-Hannoverschen Hypothekenbank hierselbst, oder dem Bankhause J. L. Eltzbacher & Comp. zu Köln, oder dem Bankhause Ephraim Meyer u. Sohn zu Hannover, oder der Deutschen Bank zu Berlin behuf Rückempfang des Nennwerthes derselben einzuliefern.
Mit dem 1. Januar k. Js. werden die etwa nicht zur Einlösung eingelieferten Stücke der gedachten Prioritätsobligationen aus der Verzinsung fallen.
Der Betrag der an den eingelieferten Stücken etwa fehlenden, nach dem 2. Januar 1885 fälligen Zinscoupons wird von dem Capitalbetrage in Abzug gebracht werden.
Braunschweig, den 24. Juni 1884. (1575)
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Der am 1. Juli 1884 fällige **Coupon der Silber-Actien der K. K. priv. Vorarlberger-bahn** wird vom genannten Tage ab mit Oe. W. Fl. 5 Silber per Stück, abzüglich $2^{8}/_{10}$ Kr. Coupon-Stempelgebühr, sohin mit Oe. W. Fl. $4{,}97^{2}/_{10}$ resp. Oe. W. Fl. 4,97 Silber per Stück bei der K. K. priv. allgemeinen Oesterreichischen Boden-Creditanstalt hier eingelöst.
Die Einlösung findet in den Vormittagsstunden (Sonn- und Feiertage ausgenommen) von 9 bis 12 Uhr gegen einfache, mittelst Begleitschein erfolgende Uebereichung der auf der Rückseite mit Namen, resp. Namenschiffre oder Stampiglie bezeichneten Coupons statt.
Die Begleitscheinformulare können sowohl bei obiger Zahlstelle als auch bei der Liquidatur der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien (Administrationsgebäude in Fünfhaus) unentgeltlich bezogen werden. (1576)

K. K. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass der am 1. Juli l. J. fällige Coupon der gesellschaftlichen Actien vom Fälligkeitstermin an in Wien bei der K. K. priv. allg. Oest. Bodencreditanstalt und zwar entsprechend dem in der Generalversammlung vom 5. Juni l. J. gefassten Beschlusse im Sinne des § 8 Punkt IIa des im Gesetze vom 8. April 1884 genehmigten Uebereinkommens vom 11. December 1883 betreffend die Führung des Betriebes der Kronprinz Rudolfbahn für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung der Bahn durch den Staat mit 4,75 fl. Oe. W. Silber zur Einlösung gelangt.
Die zur Einreichung erforderlichen Begleitscheine werden bei der K. K. a. Oe. Bodencreditanstalt und bei der Liquidatur der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien ausgefolgt.
Wien, am 28. Juni 1884. (1577)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

VIII. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Die Lieferung von:
30 Stück Gepäckwagen für Güterzüge
soll vergeben werden.
Termin:
Donnerstag, den 17. Juli 1884.
Bedingungen gegen Einzahlung von 2 *M.* vom unterzeichneten Büreau zu beziehen.
Hannover, den 26. Juni 1884. (1578 J)
Maschinentechnisches Büreau.

IX. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes angesammelten für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren alten Oberbau- und Baumaterialien als:
Schienen, Guss-, Schmelz-, Schmiedeeisen, Eisenblech, Eisendraht, Zink, Kupfer und Messing und diverse andere Materialien
sollen im Wege der Licitation verkauft werden.
Versiegelte Offerten mit der Aufschrift:
„Offerten auf den Ankauf alter Materialien"
sind bis zum 4. August cr., Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen.
Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt am 5. August cr., Vormittags 10 Uhr.
Die Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Materialien und Offerten-Formulare sind auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien mit 1,00 *M.* von dem Bureauvorstande in Stettin — Karlstrasse No. 1 — zu beziehen.
Je ein Exemplar derselben liegt in der Redaction der Deutschen Submissions-Zeitung Cyclop, des Centralblattes der Bauverwaltung, im Bureau des Berliner Baumarkts, in der Börsen-Registratur in Berlin und bei dem Magazin-Verwalter Petzold in Stettin — Berliner Bahnhof — zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus.
Stettin, den 16. Juni 1884. (1579 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Berlin-Stettin.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen. ca. 6 000 t alte Eisenschienen und Klein-Eisenzeug werden auf dem Submissionswege verkauft, in Loosen nach Wahl der Käufer.
Offerten sind vom 12. August 1884 ab an das Centralbureau der Gesellschaft in Utrecht (Holland) einzureichen.
Bedingungen und Erläuterungen vom 20. Juli 1884 an am Centralbureau der Gesellschaft in Utrecht und in den Bureaux der Sections-Ingenieure in Groningen, Meppel, Zutfen, Nymegen, Rotterdam, Breda und Venloo. (1580 D & C)
Bedingungen werden auf Franco-Anfrage nach dem 20. Juli 1884 zugesandt.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 52. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Juli 1884.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1882.

(Schluss.)

B. Ausgaben.

Die Steigerung der Ausgaben im Jahre 1882 war relativ gering bei den Deutschen Bahnen, nicht unerheblich dagegen bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, während bei der Gruppe „andere Vereinsbahnen" eine Verminderung der Ausgaben eingetreten ist.

Es sind verausgabt worden:

	überhaupt ℳ	pro Kilometer Betriebslänge ℳ	pro Achskilometer ₰
bei den Deutschen Bahnen für			
Allgemeine Verwaltung	47 827 333	1 370	0,52
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . .	128 923 523	3 693	1,41
Verkehrs- und commerciellen Dienst .	180 274 540	5 165	1,98
Zugförderungs- und Werkstättendienst	127 299 722	3 647	1,40
zusammen	484 325 118	13 875	5,31
im Vorjahre	462 483 926	13 535	5,37
Differenz pro 1882	+ 21 841 192	+ 340	— 0,06
in Procenten	+ 4,7	+ 2,5	— 1,1
Differenz pro 1881 pCt.	+ 3,3	+ 1,6	— 1,6
bei den Oesterreich.-Ungar. Bahnen für			
Allgemeine Verwaltung	20 501 276	1 089	0,58
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . .	71 346 300	3 789	2,00
Verkehrs- und commerciellen Dienst .	72 266 607	3 838	2,03
Zugförderungs- und Werkstättendienst	61 065 873	3 243	1,72
zusammen	225 180 056	11 959	6,33
im Vorjahre	209 966 052	11 372	6,61
Differenz pro 1882	+ 15 214 004	+ 587	— 0,28
in Procenten	+ 7,2	+ 5,2	— 4,2
Differenz pro 1881 pCt.	+ 1,0	+ 0,6	— 2,4
bei den anderen Vereinsbahnen für			
Allgemeine Verwaltung	5 045 763	1 088	0,57
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . .	15 543 868	3 352	1,74
Verkehrs- und commerciellen Dienst .	17 221 359	3 714	1,93
Zugförderungs- und Werkstättendienst	18 583 600	4 008	2,08
zusammen	56 394 590	12 162	6,32
im Vorjahre	58 442 069	13 136	7,04
Differenz pro 1882	— 2 047 479	— 974	— 0,72
in Procenten	— 3,5	— 7,4	— 10,2
Differenz pro 1881 pCt.	+ 0,8	— 0,3	— 0,8
bei sämmtlichen Vereinsbahnen für			
Allgemeine Verwaltung	71 958 924	1 233	0,53
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . .	215 813 691	3 698	1,59
Verkehrs- und commerciellen Dienst .	269 762 506	4 623	1,99
Zugförderungs- und Werkstättendienst	206 916 675	3 546	1,52
zusammen	764 451 796	13 100	5,63
im Vorjahre	730 022 005	12 786	5,78
Differenz pro 1882	+ 34 429 791	+ 314	— 0,15
in Procenten	+ 4,7	+ 2,5	— 2,6
Differenz pro 1881 pCt.	+ 2,5	+ 1,2	— 1,9

Von den vorstehend aufgeführten Ausgaben sind 18 404 249 Mark — gegen 25 239 149 ℳ im Vorjahre — aus den Reserve- und Erneuerungsfonds bestritten worden. Die Abnahme dieser Ausgaben erklärt sich daraus, dass in Folge der Verstaatlichung einer Anzahl Privatbahnen deren Fonds aufgelöst worden sind.

Die relativen Ausgaben weisen Verschiedenheiten auf, die wenig hervortreten bei den einzelnen Ausgabetiteln der Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, dagegen besonders in die Augen fallen bei Titel „Bahnaufsicht und Bahnerhaltung der Gruppe andere Vereinsbahnen".

Die Ausgaben vertheilen sich auf die einzelnen Titel wie folgt; es kommen bei den

auf:	Deutschen Bahnen pCt.		Oesterreich.-Ungar. Bahnen pCt.		anderen Vereinsbahnen pCt.		sämmtlichen Vereinsbahnen pCt.	
	1882	1881	1882	1881	1882	1881	1882	1881
die allgemeine Verwaltung	5,2	5,2	4,4	4,2	5,0	5,6	4,8	4,8
„ Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung	13,9	14,1	15,2	15,2	15,5	19,1	14,5	14,8

den Verkehrs- und commerciellen Dienst . . .	19,5	19,6	15,4	15,6	17,1	17,9	18,1	18,3
den Zugförderungs- und Werkstättendienst . . .	13,8	14,0	13,0	13,2	18,5	19,2	13,9	14,1
die sämmtlichen Ausgaben betragen in Procenten der Einnahmen	52,4	52,9	48,0	48,2	56,1	61,8	51,3	52,0

Bei den einzelnen Bahnen war das Verhältniss Folgendes: es betrugen die Ausgaben in Procenten der Einnahmen:

in minimo bei der	pCt.	in maximo bei der	pCt.
Ostpreussischen Südbahn	40	Oberlausitzer E.	93
Rechte-Oder-Ufer-E.	43	Oberhessischen E.	91
Oberschlesischen E.	43	Münster-Enscheder E.	89
Aachen-Jülicher E.	44	Crefelder E.	83
Altenburg-Zeitzer E.	44	Berlin-Dresdener E.	76
Marienburg-Mlawkaer	45	Weimar-Geraer E.	75
Thüringischen E.	47	Zittau-Reichenberger	75
K. E. D. (linksrb.) zu Köln	48	Eutin-Lübecker E.	74
Gaschwitz-Meuselwitzer E.	48	Stargard-Posener E.	71
Wilhelm-Luxemburg E.	49	(Die Militärbahn ist zu Vergleichen nicht geeignet.)	
Breslau-Schweidnitz-Freib.	49		
Dux-Bodenbacher E.	35	Istrianer Staats-E.	187
Wien-Pottendorfer E.	35	Unterdrauburg-Wolfsberg	117
Graz-Köflacher E.	37	Banjaluka-Doberlin	110
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	37	Erherzog Albrechtbahn	108
Buschtêhrader Bahn	40	Kriegsdorf-Römerstadt	102
Aussig-Teplitzer E.	40	Tarnow-Leluchow	99
Mährisch-Schlesische Nordb.	41	I. Ungar.-Galizische	95
Oesterreich. Staats-E.-G.	41	Czernowitz-Suczawa	91
Böhmische Westbahn	42	Mährische Grenzbahn	91
Fünfkirchen-Barcser Bahn	42	Ebersdorf-Würbenthal	84
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	42	I. Siebenbürger	84
„ „ (garant. Linien)	43	Donau-Drau-E.	83
Böhmischen Nordbahn	44	Lemberg-Czernowitz	83
Kaiser Franz-Josefbahn	44	Ungarische Westbahn	80
Südbahn-Gesellschaft	44	K. K. Niederösterr. Staats-E.	73
Mohacs-Fünfkirchener E.	45	Mürzzuschlag-Neuberg	73
Pilsen-Priesener E.	45	Wien-Aspang	72
Kaschau-Oderberger E.	46		
Galizischen Carl-Ludwigbahn	48		
Niederländischen Centralb.	45	Rumänischen Linie der Lemberg-Czernowitz-E.	87
„ Rheinbahn	45	Warschau-Bromberg	87
Lüttich-Mastrichter	47	Chimay-E.	81

C. Betriebs-Ueberschuss.

Unter Berücksichtigung der Deficits, welche in Summa betragen haben

bei den	1882	1881
Deutschen Bahnen	64 027	91 731
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	457 455	790 768
anderen Vereinsbahnen	—	—
zusammen	521 482	882 499

ergiebt sich folgender Betriebsüberschuss pro 1882:

Betriebs-Ueberschuss	überhaupt ℳ	pro Kilometer Betriebslänge ℳ	pro Achskilometer ₰
bei den Deutschen Bahnen	439 554 379	12 602	5,82
im Vorjahre	412 292 596	12 065	4,78
Differenz pro 1882	+ 27 261 783	+ 537	+ 0,04
in Procenten	+ 6,6	+ 4,5	+ 0,8
1881 betrug die Differenz pCt.	+ 3,1	+ 1,5	— 1,8
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	243 828 613	12 925	6,84
im Vorjahre	226 450 910	12 222	7,11
Differenz pro 1882	+ 17 377 703	+ 703	— 0,27
in Procenten	+ 7,7	+ 5,8	— 3,8
1881 betrug die Differenz pCt.	+ 6,5	+ 6,5	+ 3,3
Anderen Vereinsbahnen	44 093 242	9 509	4,95
im Vorjahre	36 052 962	8 104	4,34
Differenz pro 1882	+ 8 040 280	+1405	+ 0,61
in Procenten	+ 22,3	+17,3	— 14,1
1881 betrug die Differenz pCt.	— 1,4	— 2,5	— 3,1
Sämmtlichen Vereinsbahnen	727 476 234	12 463	5,36
im Vorjahre	674 796 468	11 809	5,34
Differenz pro 1882	+ 52 679 766	+ 654	+ 0,02
in Procenten	+ 7,8	+ 5,5	+ 0,4
1881 betrug die Differenz pCt.	+ 4,0	+ 2,9	— 0,2

Der Ueberschuss pro Kilometer Betriebslänge hat bei den einzelnen Bahnen betragen:

in maximo bei der	ℳ	in minimo bei der	ℳ
Oberschlesischen E.	28 738	Oberhessischen E.	462
Bergisch-Märkischen E.	20 094	Oberlausitzer E.	489
K. E.-D. (rechtsrb.) Köln	19 818	Münster-Enscheder	554
Hannover	19 511	Crefelder E.	869
Main-Neckarbahn	18 728	Westholsteinische	1 379
Thüringischen E.	18 537	Altdamm-Colberger	1 506
K. E.-D. (linksrb.) Köln	18 233	Stargard-Cüstriner	1 579
Rechte-Oder-Ufer E.	17 846	Kiel - Eckernförde - Flensburg	2 252
K. E.-D. Magdeburg	16 540		
Berlin-Anhalt	16 220		
Wilhelm-Luxemburg	15 878		
Ludwigs-E.(Nürnb.-Fürth)	15 571		
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	52 417	Tarnow-Leluchów	29
Aussig-Teplitzer E.	27 103	I. Ungar.-Galiz. E.	331
Dux-Bodenbacher E.	25 673	Erbersdorf-Würbenthal	596
Oesterr. Staats - Eisenb.-Ges.	21 634	Mährischen Grenzbahn	636
Böhmischen Westbahn	20 401	Vorarlberger	800
Galizischen Carl-Ludwigbahn	20 216	Donau-Drau-E.	947
Südbahn	19 585	Czernowitz-Suczawa	1 092
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19 235	I. Siebenbürger	1 489
Wien-Pottendorf	17 389	Rakonitz-Protivin	1 822
Kaiserin Elisabethbahn	16 798	Ungar. Westbahn	1 825
Graz-Köflacher E.	16 455	Wien-Aspang	1 988
Buschtêhrader	15 367		
Kaiser Franz Josefbahn	14 969		
Mohacs-Fünfkirchener E.	14 904		
Oesterr. Nordwestbahn	14 717		
Mähr.-Schles. Nordbahn	14 187		
Warschau-Wiener E.	28 414	Nordbrabant-Deutschen	1 478
Niederl. Rhein-E.	22 212	Rumänischen Linie der Lemberg - Czernowitz-Jassy-E.	1 513
Lüttich-Mastricht	14 333	Chimay-E.	1 805
Holländischen E.	13 039		
Grossen Belgischen Centralbahn	10 033		

Das verwendete Anlagecapital ist durch den Ueberschuss verzinst bei den:

Verwendetes Anlagecapital	Deutschen Bahnen pCt.	Oesterr.-Ungar. Bahnen pCt.	anderen Vereinsbahnen pCt.	sämmtl. Vereinsbahnen pCt.
im Jahre 1882	4,68	4,70	4,53	4,68
„ 1881	4,49	4,40	3,82	4,42
„ 1880	4,48	4,15	3,83	4,33
„ 1879	5,41	4,03	3,46	4,22

Die Verzinsung des Anlagecapitals durch den Ueberschuss ergab bei den einzelnen Bahnen

in maximo bei der	pCt.	in minimo bei der	pCt.
Oberschlesischen E.	12,87	Oberhessischen E.	0,21
Rechte-Oder-Ufer-E.	8,83	Münster-Enscheder	0,35
Main-Neckarbahn	7,81	Oberlausitzer	0,38
Breslau-Posen-Glogau	7,78	Weimar-Geraer	0,86
Ludwigs - E. (Nürnberg-Fürth)	7,66	Unter-Elbesche E.	1,19
Altona-Kiel	7,51	Berlin-Dresden	1,28
Altenburg-Zeitz	7,29	Zittau-Reichenberg	1,42
Mecklenburg. Friedrich-Franz-E.	6,75	Eutin-Lübeck	1,47
Thüringischen E.	6,48	Stargard-Cüstrin	1,50
Berlin-Anhaltischen	6,29	Breslau-Warschau	1,73
Ostpreussischen Südbahn	5,96	Oels-Gnesen	2,13
Cottbus-Grossenhain	5,87	Rhein-Nahe	2,21
Marienburg-Mlawka	5,67	Tilsit-Insterburg	2,26
Bergisch-Märkischen E.	5,35	Saalbahn	2,34
Breslau-Schweidn.-Freibg.	5,23	Alt-Damm-Colberg	2,44
Sächsischen Staats-E.	5,20	Dortmund-Gronau	2,49
Wilhelm-Luxemburg E.	5,17	Posen-Creuzburg	2,59
Kirchheimer E.	5,12	Württembergischen E.	2,83
Berlin-Hamburger E.	5,11	Westholsteinischen E.	2,90

Kaiser Ferdinands-Nordbahn	16,13	Tarnów-Leluchów	0,02
Aussig-Teplitz	9,34	I. Ungar.-Galiz. E.	0,11
Graz-Köflach	7,85	Mährischen Grenzbahn	0,21
Dux-Bodenbach	7,73	Vorarlberger E.	0,29
Arad-Körösthaler E.	7,40	Czernowitz-Suczawa	0,38
Galizischen Carl-Ludwigb.	7,39	I. Siebenbürger E.	0,56
Böhmischen Westbahn	7,26	Donau-Drau-E.	0,67
Dniesterbahn	7,09	Rakonitz-Protivin	0,82
Südbahn	6,42	Kronprinz Rudolf-E.	0,86
Mohacs-Fünfkirchen	6,07	Ungarischen E.	0,90
Buschtěhrader E.	5,85	Erbersdorf-Würbenthal	1,06
Oesterr. Staats-E.	5,79	Ungar. Nordostbahn	1,36
Böhmischen Nordbahn	5,65	Wien-Aspang	1,38
Wien-Pottendorf	5,59	Lemberg-Czernowitz	1,42
Kaiser Franz-Josefbahn	5,42	Mähr.-Schles. Centralbahn	1,42
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Linien)	5,41	Pilsen-Eisenstein	1,60
Leoben-Vordernberger	5,35	Niederösterr. Staats-E.	1,72
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5,12	Arad-Temesvárer E.	1,72
		Raab-Oedenburg	1,94

Warschau-Wiener E.	10,65	Rumänischen Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	0,52
Niederländ. Rhein-E.	6,62	Nordbrabant-Deutschen E.	0,55
Holländischen E.	6,56	Chimay-E.	0,75

D. Abschluss.

Der Ueberschuss beträgt abzüglich der aus Reserve- und Erneuerungsfonds für Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel etc. gezahlten Summen:

aus den Ueberschüssen gezahlte Beträge	bei den Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	anderen Vereinsbahnen	sämmtlichen Vereinsbahnen
	Mille Mark			
	453 438	246 343	46 049	745 830
Denselben treten noch folgende Summen hinzu:				
Ueberträge aus früheren Jahren	958	2 004	166	3 128
Subventionen, Zuschüsse seitens der Staatscassen	3 610	75 547	4 474	83 631
Erträge aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken und industriellen Unternehmungen etc.	2 495	5 454	298	8 247
Einnahmen an Zinsen	3 990	1 219	689	5 898
Diese	464 491	330 567	51 676	846 734
sind verwendet worden:				
Pachtzins für fremde Bahnen etc.	7 730	128	1 455	9 313
Zinsenausgaben	10	983	—	993
Meliorationen der Bahnanlagen	2 146	2 170	15	4 331
Vermehrung der Betriebsmittel	31	1 588	—	1 619
Abschreibungen	10	11	247	268
Rückzahlung von Garantie- etc. Vorschüssen und Anleihen	321	1 136	674	2 131
Verzinsung derselben	2 729	2 840	1	5 570
Verzinsung der Prioritätsobligationen	35 101	145 008	10 604	190 713
Amortisation derselben sowie der Actien	4 584	15 385	1 421	21 390
Verzinsung der Stamm-Prioritätsactien	9 123	385	—	9 508
Procentsatz	3,84	4,01	—	3,68
im Vorjahre	3,61	6,0	—	3,49
„ Jahre 1880	3,17	5,0	—	3,05
„ „ 1879	3,05	—	6,21	3,41
Zinsen und Dividende der Stammactien	32 040	96 393	10 286	138 719
Procentsatz	5,14	5,47	4,38	5,30
im Vorjahre	4,94	5,23	4,46	5,07
„ Jahre 1880	4,93	4,90	4,93	4,91
„ „ 1879	4,81	4,71	4,38	4,71
„ „ 1878	4,61	4,60	3,66	4,47
Agioverlust bei Zahlung von Zinsen und Dividende	—	13 072	1 909	14 981
Dotirung der Reserve- und Erneuerungsfonds	17 662	4 312	5 216	27 190
Staatssteuer vom Reinertrage	3 035	21 528	156	24 719
Ablieferung an die Staatscassen	340 386	15 825	10 352	366 563
Tantièmen	404	865	419	1 688
zu sonstigen Zwecken	8 167	6 625	8 481	23 273
Vortrag auf die nächste Rechnung	1 011	2 313	438	3 762

In Folge weiterer Verstaatlichungen von Privatbahnen in Deutschland ist eine Vergleichung der zins- und dividendenberechtigten Capitalien mit den Vorjahren unthunlich.

E. Fonds.

Am Schlusse des Etatsjahres 1882 betrug der Bestand des

Fonds	Reservefonds	Erneuerungsfonds
	M.	*M.*
bei den Deutschen Bahnen	19 271 174	81 254 971
„ „ Oesterr.-Ung. Bahnen	53 429 003	32 414 292
anderen Vereinsbahnen	9 518 855	10 913 513
überhaupt	82 219 032	124 582 596
im Vorjahre	81 426 245	151 658 897

VI. Unfälle.

Die folgende Tabelle giebt ein Bild über die allgemeine Betriebssicherheit der Vereinsbahnen:

Art der Unfälle	Deutsche Bahnen 1882	1881	Oesterr.-Ungar. Bahnen 1882	1881	anderen Vereins-Bahnen 1882	1881	sämmtl. Vereins-bahnen 1882	1881
1. Es sind vorgekommen:								
Entgleisungen	461	411	377	333	115	99	953	843
Zusammenstösse	354	409	94	105	37	43	485	557
sonstige Unfälle*)	2548	2456	604	554	72	33	3224	3043
zusammen	3363	3276	1075	992	224	175	4662	4443
2. Es sind Personen:								
a) unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Bahnereignisse . . getödtet	85	42	37	2	4	12	126	56
verletzt	505	273	91	70	10	19	606	362
b) in Folge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit getödtet	471	418	152	118	54	73	677	609
verletzt	1317	1290	295	263	81	72	1747	1625
c) zusammen . getödtet	556	460	189	120	58	85	803	665
verletzt**)	1876	1563	386	333	91	91	2353	1987
d) durchschnittlich entfallen auf je 1 000 000 Wagenachskilometer:								
Tödtungen und Verletzungen	0,27	0,24	0,16	0,14	0,17	0,21	0,23	0,21
desgl. auf je 100 000 Zugkilometer	1,12	0,99	0,76	0,65	0,57	0,70	0,99	0,89
e) ausserdem sind:								
α) in selbstmörderischer Absicht . . getödtet	151	172	56	59	3	8	210	239
verletzt	14	13	12	18	—	2	26	33
β) bei Nebenbeschäftigungen (Bau-, Werkstatts- etc. Arbeiten) getödtet ca.	16	19	14	8	—	1	30	28
verletzt ca.*)	529	570	67	75	8	1	604	646
3. die Anzahl der Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn betrug im Jahre 1882	96	38	117	102	9	9	222	149
4. Anzahl der Betriebs-Unterbrechungen	2	—	1	—	—	—	3	—
5. Achsbrüche:								
bei Locomotiven und Tendern	126	36	28	22	13	3	167	61
bei Wagen	96	32	58	39	8	13	162	84

*) Die „sonstigen Unfälle“ scheinen nicht nach gleichen und einheitlichen Grundsätzen zur Aufschreibung gelangt zu sein; in Deutschland werden alle Unfälle angeschrieben, also auch die, welche ohne Folgen verlaufen sind.

**) Hiervon kommen 462 resp. 450 Fälle von Verletzungen auf die Bayerischen Staatsbahnen, welche theils ganz unerheblicher Natur waren.

Die Zahl der Unfälle, welche durch Achsbrüche veranlasst oder wobei Achsbrüche vorgekommen sind betrugen bei den

	Deutschen Eisenbahnen 1882	Deutschen Eisenbahnen 1881	Oesterr.-Ung. Bahnen 1882	Oesterr.-Ung. Bahnen 1881	anderen Vereinsbahnen 1882	anderen Vereinsbahnen 1881	sämmtl. Vereinsbahnen 1882	sämmtl. Vereinsbahnen 1881
	9	11	44	17	1	—	54	28
5. Anzahl der Reifenbrüche:								
bei Locomotiven und Tendern .	776	716	270	382	19	43	1065	1141
bei Wagen . .	1883	1622	292	479	18	24	2193	2125
Zahl durch Reifenbrüche entstandener Unfälle:	28	23	33	30	1	1	62	54
6. Schienenbrüche sind vorgekommen:	2084	1905	628	934	97	139	2809	2978
Die Anzahl der Unfälle welche durch Schienenbrüche veranlasst oder bei denen Schienenbrüche vorgekommen sind, hat betragen:	28	6	1	11	2	2	31	19

VII. Personal.

Am Schlusse des Etatsjahrs 1882 befanden sich im Dienst:

Personal	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. Bahnen	anderen Vereins-Bahnen	sämmtl. Vereins-Bahnen
a) Angestellte . Anzahl	131 093	54 236	12 028	197 357
durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge 1882	3,8	2,9	2,6	3,4
im Vorjahre .	3,7	2,9	2,9	3,4
b) Arbeiter im Tagelohn	172 898	78 237	21 690	272 825
durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge 1882	4,9	4,1	4,7	4,7
im Vorjahre .	4,8	4,0	4,4	4,5
c) Zusammen	303 991	132 473	33 718	470 182
im Vorjahre .	289 840	126 982	32 495	449 317
durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge	8,7	7,0	7,3	8,1
im Vorjahre .	8,5	6,9	7,3	7,9

VIII. Pensions- und Kranken- etc. Cassen.

Am Schlusse des Jahres 1882 befanden sich in Pensions- und Kranken- etc. Cassen grössere Bestände als im Vorjahre. Es schlossen ab:

	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. Bahnen	anderen Vereins-bahnen	sämmtl. Vereins-bahnen
a) die Pensionscassen mit Mille Mark . . .	82 010	75 178	7 150	164 338
im Vorjahre desgl.	77 156	70 274	6 158	153 588
Differenz pro 1882 Mille Mark	+ 4 854	+ 4 904	+ 992	+10 750
b) die Kranken- etc. Cassen mit Mille Mark	8 423	4 361	2 368	15 152
im Vorjahre desgl.	7 361	4 221	2 247	13 829
Differenz pro 1882 Mille Mark	+ 1 062	+ 140	½ 121	+ 1 323

IX. Für Privatzwecke betriebene Eisenbahnen.

		Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. Bahnen	anderen Vereinsbahnen	sämmtl. Vereinsbahnen
Es waren im Betriebe:					
Industriebahnen	km	777,9	316,4	64,2	1 158,5
Montanbahnen	„	852,5	409,0	7,8	1 269,3
land- und forstwirthschaftl. Bahnen . . .	„	32,1	27,3	—	59,4
sonstige Bahnen	„	161,5	51,3	—	212,8
zusammen	km	1 824,0	804,0	72,0	2 700,0
im Vorjahre	„	1 745,5	738,8	77,1	2 561,4
Der Betrieb wurde ausgeführt:					
mit Maschinen auf . . .	km	1 159,4	646,1	72,0	1 877,5
mit Pferde oder auf andere Weise	„	664,6	157,9	—	822,5
Von diesen Bahnen sind:					
normalspurig		1 397,7	652,3	72,0	2 122,0
schmalspurig		426,3	151,7	—	578,0

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XIV.

Gestern Abend, am 13. Juni 1884, traf der neue Bremer Schnelldampfer „Ems" hier ein; er hatte auf dieser seiner ersten Oceanreise die Strecke Bremen-Southampton-Sandyhook (Newyork) in circa 9 Tagen, die Fahrt über den Ocean selbst jedoch in 7 Tagen 23 Stunden 45 Minuten zurückgelegt, obwohl er fast stets Gegenwinde hatte und längere Zeit im Nebel fuhr, weshalb die Geschwindigkeit verringert werden musste. Neue Maschinen dürfen nicht zu stark in Anspruch genommen werden, die Fahrt ist somit eine sehr schnelle zu nennen.

Bremen besitzt jetzt eine stattliche Flotte von Schnelldampfern — Elbe, Werra, Fulda, Eider, Ems und kann es mit den grössten Englischen Gesellschaften und ihren „racers" aufnehmen.

Die Südstaaten senden bereits ganze Wagenladungen ihrer Gärtnereiproducte hierher. Vorläufig sind es meist Erdbeeren, Ananas (welche Letztere aber auch per Schiff kommen) und diverse Obstgattungen von Bäumen, z. B. Orangen, Citronen aus Florida u. s. w. Dem grossartigsten Obsttransporte sehen die Bahnen noch entgegen — es ist der Transport der Pfirsiche. Lange Züge kommen während der Saison hauptsächlich von Maryland, aber auch aus anderen Staaten hier an. Zuweilen sind diese Früchte köstlich, fast so gut, wie die besten Veroneser „persichi" und dabei ausserordentlich billig. Ein „basket", das ist ein Spahnholzkorb, etwa 50 cm hoch und 35 cm im Durchmesser (exact gemessen habe ich nicht), wird Sonnabend Abends am Washington Markte gehäuft voll zuweilen mit 38 Cents, wohl auch billiger, verkauft! Jetzt ist die Saison der Erdbeeren und Ananas — beide sind ebenfalls sehr billig; 3 Ananas, jede 1½ bis 2 Thaler in Berlin oder Leipzig werth, kaufte ich vor wenigen Tagen zusammen für 25 Cents. Jedermann ist im Stande, sich dergleichen zu verschaffen. Bananen giebt es das ganze Jahr — 2 Stück gewöhnlich 5 Cents.

Der Transport dieser vielen Früchte bringt den Verkehrsanstalten bedeutenden Gewinn; Newyork ist Stapelplatz nicht nur für den Export nach Europa, sondern auch für die New England-Staaten und Canada. Das Obst ist theils roh, theils getrocknet oder in Blechbüchsen eingemacht. Mit Hummern Austern, Clams und Seefischen werden viele, viele Waggons nach dem Innern verladen. Clams habe ich in Europa nicht gesehen weiss nicht, ob sie dort vorkommen. Es sind sehr feine Muscheln die grosse Schaale ist hellgrau und anders geformt wie die gewöhnlicher Seemuscheln, das Fleisch ist gelblich, roh auch ohne Gewürz höchst pikant. Clams sind ein wahres Volksnahrungsmittel, Jung und Alt, Arm und Reich schwärmt für sie. Di Saison derselben ist hauptsächlich jetzt, fällt mit jener der Hummer und Krebse zusammen, während es die prächtige, ebenfall billige Auster mit dem Karpfen hält (Monate mit und ohne „r". Der Deutsche Karpfen wurde erst vor Kurzem hier in Teich gesetzt. Aus den Clams bereitet man vorzugsweise den „Clam Chowder, eine kräftige, mit Cayennepfeffer gewürzte Muschelsuppe. Auch bäckt man die Clams, bereitet sie, wie die Austern überhaupt auf verschiedene Weise zu. Festlichkeiten, auf welchen Clams die Hauptrolle spielen, nennt man „clambake". Ein Unmasse von Vereinen halten ihr jährliches „clambake" ab, un womöglich am Meeresufer. Ganz beträchtlich sind die Einkünft welche aus dem Transporte solch' grosser Gesellschaften erziel werden, wie ich bereits früher einmal erwähnte. Selbst die Männer aus dem Reiche der Mitte, die bezopften Chinesen Newyork und seiner Umgegend, bereiten ihren jährlichen Clam-Chowde so viel ich weiss, ziehen sie meist nach Staaten-Island, Zeitungs reporter werden dazu eingeladen, und hoch soll es dann hergehe

Was der „Kremser" in Berlin, das ist hier der Dampfer m eventuell angehängten Barken — täglich kann man jetzt de gleichen nach allen Richtungen fahren sehen. Excursionen a grossen Leiterwagen finden wohl auch statt, aber nicht viele.

Das Meer bietet mannichfache Gaben, besonders auf de Fulton-Markte kann man dieselben sehen; gestern lagen fast di ganze Länge der Fischhalle zu beiden Seiten des Ganges laut riesige Schildkröten auf ihren Rücken; dieselben kommen o von weit her aus den südlicheren Gewässern. Turtle-steak kan man für 30 Cents bekommen, echte turtle-soup für 25 Cent Solche Delicatessen sind hier nicht viel theurer, wie Nahrungs mittel gewöhnlichsten Herkommens und nur den so sehr ausg bildeten Verkehrseinrichtungen ist es zu danken, dass man ei kräftiges und reichlich bemessenes turtle-steak in einer gewisse grossartigen Restauration sogar billiger zahlt, wie ein sehr mitte mässiges Beefsteak (sirloin).

Einer Nuss muss ich noch gedenken, welche in den Car linas und anderen südlicheren Staaten in ungeheurer Meng wächst und von der hiesigen Bevölkerung während des ganze Jahres leidenschaftlich genossen wird, daher in grossen Masse zur Beförderung gelangt: es ist die „peanut". Diese Nuss h eine dünne Schaale, wie die Knackmandeln, wird geröstet un

schmeckt wie geröstete Mandel. Ganze Schiffsladungen von peanuts sollen nach dem südlichen Frankreich gehen, wo man daraus Provencer Oel qualité supérieure bereitet. Zum gewöhnlichen Olivenöl verwendet der Franzmann das biedere „cotton-seed-oil“, Baumwollensaamen-Oel, welches ebenfalls in erstaunlichen Quantitäten zu diesem Zwecke exportirt wird. So berichten wenigstens dann und wann die hiesigen Blätter.

Seit langer Zeit kämpft man in Albany, der Hauptstadt des Staates Newyork, darum, dass die Leitungsdrähte für Telegraphen, Telephone und elektrisches Licht innerhalb grosser Städte unter die Erde versenkt werden. Eine Bill wurde angenommen, laut welcher nach Verlauf von zwei Jahren kein derartiger Draht in Städten mit mehr als 500 000 Einwohnern oberirdisch geführt sein darf. Nur Newyork und Brooklyn würden durch dieses Gesetz betroffen sein. Die Bill liegt dem Gouverneur zur Bestätigung vor — es scheint, als würde er dieselbe versagen, denn in diesen Tagen läuft die gesetzliche Frist von 30 Tagen ab. Bestätigt der Gouverneur innerhalb dieser Frist nach Vertagung des Parlamentes eine Bill nicht, so gilt dieses einem „Veto“ gleich.

Newyorks Strassen, besonders jene in der unteren Stadt, werden durch eine Unzahl von Stangen, durch ein Gewirr von Drähten geradezu verunziert; doch auch den Verkehr hemmen diese hässlichen Mastbäume; selbst die Feuerwehr hat bereits oftmals wegen der Drähte später als wünschenswerth, Wasserstrahlen in brennende Gebäude senden können, weil die Drähte das Anlegen von Leitern oder das Aufstellen des Wasserthurmes hinderten.

Der Wasserthurm ist ein ungeheures Spritzenrohr, welches senkrecht auf einem Wagen steht und mit 4 Dampfspritzen gleichzeitig verbunden werden kann. Die Reaction des mächtigen Wasserstrahles ist so gross, dass ein solcher Wasserthurm bereits einmal umfiel und einen Menschen erschlug, und zwar bei der Probe auf der Batterie nächst Castle-Garden.

Es ist einleuchtend, dass man mit dieser Maschine nicht an ein Haus gelangen kann, wenn Telegraphendrähte vorbeigeführt sind, und wo findet man hier eine bedeutendere Strasse ohne solche! Auch zur Zeit starken Glatteises werden die Leitungen gefährlich — zu Hunderten habe ich sie im Februar 1881 am Broadway herunter bis auf das Pflaster hängen sehen — schweres Glatteis hatte eine gräuliche Verwüstung angerichtet.

Schmalspurbahnen im Kriege.

Einer kürzlich vor der „Institution of Mechanical Engineers“ in London verlesenen Abhandlung des bekannten Fabrikanten Decauville über transportable Eisenbahnen entnimmt die Zeitschrift für Transportwesen etc. folgende interessante Angaben über die Verwendung von Schmalspurbahnen zu Kriegszwecken.

Im Feldzuge der Russen gegen die Turkmenen hatte die russische Heeresleitung mit zwei bedeutenden Schwierigkeiten zu kämpfen, die eine bestand darin, dass Gegenden zu durchschreiten waren, in denen Trinkwasser sich nur spärlich vorfand oder gar gänzlich mangelte; die andere beruhte in der Aufgabe, eine regelmässige Verpflegung der vorrückenden Truppenkörper einzuleiten und aufrecht zu erhalten. Man ward nun den genannten Anforderungen in völlig befriedigender Weise dadurch gerecht, dass man etwa 110 km Schmalspurbahn vorstreckte und selbige mit 500 Wagen zur Beförderung von Lebensmitteln, Wasser und Menschenmaterial ausrüstete. Die Bahn besass eine Spurweite von 500 mm; die 7 kg auf 1 m schweren Schienen wurden einfach auf dem Sandboden verlegt, so dass man allerdings nicht in der Lage war, kleine Locomotiven als Zugkraft zu benutzen, sondern sich genöthigt sah, Kirgisenpferde zu dem Ende heranzuziehen; die Leistung derselben gestaltete sich dennoch recht befriedigend und betrug reichlich 800—1 000 kg auf 40 km täglich.

Im Tunesischen Kriege wurde eine Eisenbahn von 600 mm Spurweite und 9,5 kg schweren Schienen militärischerseits in Verwendung genommen. Es lagen in Tunis nicht weniger ungünstige Verhältnisse vor als in Turkestan, denn die zu durchziehenden Gebiete waren fast unbekannt. Die vor dem Feldzuge angestellten Beobachtungen liessen flache und sandige Gegenden vermuthen; die Wirklichkeit bot dagegen ein Terrain, wie es coupirter kaum gedacht werden konnte; Steigung und Gefälle bis etwa 1 : 10 wechselten beständig mit einander ab, und bevor man Kairouan erreichte, stiess man auf einen 12 km breiten Morast, der durchkreuzt werden musste. Nichts desto weniger überwand man alle sich aufthürmenden Hindernisse und sah sich darnach im Besitze eines Transportweges, dessen Leistungsfähigkeit als völlig erwiesen zu betrachten war. Wenn auch wegen der steilen Gradienten von der Ingebrauchnahme der Locomotiven hier ebenfalls Abstand genommen werden musste, bewältigte man doch mit den, den Eisenbahnwagen vorgeschirrten Pferden, 12—17 Mal soviel, als die Arbeit der die gewöhnlichen Fuhrwerke befördernden Thiere ausmachte. Die Eisenbahn diente in Tunis übrigens nicht nur dem Transporte von Lebensmitteln, Geschützen und sonstigen Kriegsgegenständen, sondern erfüllte durch ihre Heranziehung zur Fortschaffung von Kranken und Verwundeten auch humanitäre Zwecke. Eine grosse Zahl der Krieger, welche den Feldzug überlebten, schulden ihr Dasein lediglich jener Eisenbahn, welche ein Mittel an die Hand gab, um die Patienten aus den fliegenden Lazarethen in bessere Pflege, um die Blessirten unter sorgfältigere Hände zu schaffen, ohne dass diesen oder jenen allzugrosse Strapazen aufgebürdet werden mussten.

Das Schmalspursystem wurde in Tunis mehr denn je zuvor in einem Kriege der Probe auf seine Brauchbarkeit unterworfen und bestand dieselbe so gut, dass, nachdem der Friede wieder hergestellt, man sich seitens der Militärverwaltung entschloss, die einmal vorhandene Bahn dauernd beizubehalten, was als bester Beweis dafür dienen mag, dass sie sich vollkommen bewährt hat. Die Linie Sousse-Kairouan ist dem entsprechend noch heute dem regelmässigen Verkehr offen. Die seit Januar 1883 eingerichteten, mit thierischen Motoren betriebenen Expresszüge durchlaufen die über 60 km betragende Entfernung zwischen obigen Stationen in 5 Stunden. Die Zahl der Wagen für Personen- und Güterbeförderung beträgt 118.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Zu dem vorgenannten Verzeichnisse ist der VIII. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction herausgegeben worden.

Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Zu dem Generalverzeichniss ist der IV. Nachtrag zur Ausgabe gelangt.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3344 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ueberlassung von Koupons für kombinirbare Rundreisebillete Seitens der Alföld-Fiumaner Eisenbahn an die Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 3582 vom 23. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu den Referaten Abtheilung I und III über die Beantwortung technischer Fragen) (abgesandt am 27.—28. v. Mts.).

No. 3601 vom 26. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem VIII. Nachtrag zu dem Adressen-Verzeichnisse der Wagen-Verwaltungen) (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 3651 vom 26. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu der Tagesordnung der diesjährigen in Frankfurt a/M. abzuhaltenden Generalversammlung des Vereins) (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 3659 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem IV. Nachtrag zu dem Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete) (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 3678 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Regelung des die Grenzen des Vereins überschreitenden Rundreiseverkehrs unter Benutzung kombinirbarer Rundreisebillete (abgesandt am 2. v. Mts.).

No. 3722 vom 30. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Mittheilung des Locals für die diesjährige, am 14. d. Mts. in Berlin abzuhaltende Techniker-Versammlung (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 3732 vom 30. v. Mts. und No. 3763 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Wechsel der geschäftsführenden Direction des Vereins (abgesandt am 2. resp. 3. d. Mts.).

No. 3764 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Vollziehung der Vereinskarten (abgesandt am 3. d. Mts.).

Holsteinische Marschbahn.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1883 werden im Ganzen als befriedigende bezeichnet.

Es wurden befördert: a) auf einfache Billets: in der I. Wagenclasse 507 Personen (1882 = 573), in der II. Wagenclasse 18 487 Personen (1882 = 18 835), in der III. Wagenclasse 159 114 Personen (1882 = 163 693), in der IV. Wagenclasse 41 715 Personen (1882 = 43 256); b) auf Retourbillets: in der II. Wagenclasse 23 360 Personen (1882 = 23 244) und in der III. Wagenclasse 169 212 Personen (1882 = 173 468); c) auf Viehbegleiter- und Abonnementsbillets 33 793 Personen (1882 = 30 356); d) auf Militärbillets 6 287 Personen (1882 = 5 699); insgesammt 452 475 Personen (1882 = 459 144). Vereinnahmt sind bei der Personenbeförderung, einschliesslich der Erträge von 4 775 ℳ für Militärbillets, 6 995 ℳ für Gepäck und 364 ℳ für Lagergeld etc., insgesammt 383 134 ℳ (1882 = 387 189 ℳ). Der Mindererertrag von 4 055 ℳ gegen das Vorjahr wird auf Zufälligkeiten zurückgeführt und berechtigt nicht zu der Annahme eines dauernden Rückganges der Frequenz.

Die Güterbeförderung hat ergeben: 1 166,5 t Eilgut mit 13 019 ℳ (1882 = 1 152,1 t und 12 818 ℳ), ermässigtes Eilgut 82,6 t und 388 ℳ (1882 = 561,2 t und 2 598 ℳ), Stückgut 15 151,6 t und 82 006 ℳ (1882 = 14 393,4 t und 77 269 ℳ), ermässigtes Stückgut 299,5 t und 1 978 ℳ (1882 = 269,1 t und 1 824 ℳ), Classe A 1 1 307,5 t und 5 335 ℳ (1882 = 1 342,6 t und 5 145 ℳ), Classe B 3 069,9 t und 8 828 ℳ (1882 = 3 035,1 t und 8 685 ℳ),

Classe A 2 6 254,4 t und 16 181 *M.* (1882 = 5 846,7 t und 15 236 *M.*), Specialtarif I 24 386,7 t und 46 796 *M.* (1882 = 20 249,4 t und 36 417 *M.*), Specialtarif II 4 252,8 t und 9 030 *M.* (1882 = 5 053,8 t und 10 280 *M.*), Specialtarif III 33 473,3 t und 52 595 *M.* (1882 = 29 240,2 t und 46 532 *M.*), Ausnahmetarif I 8 361,8 t und 18 536 *M.* (1882 = 8 955,3 t und 18 448 *M.*), Ausnahmetarif II 6 024,2 t und 9 298 *M.* (1882 = 4 841,9 t und 7 543 *M.*), Ausnahmetarif III 39 734,1 t und 43 249 *M.* (1882 = 42 031,0 t und 41 923 *M.*), Ausnahmetarif IV 43 975,0 t und 26 385 *M.* (1882 = 26 460,0 t und 15 876 *M.*), besondere Ausnahmetarife 9 905,4 t und 1 939,1 *M.* (1882 = 20 303,7 t und 26 813 *M.*), Fahrzeuge 136 t und 167 *M.* (1882 = 116 t und 69 *M.*), für Postgut 1 531 *M.* (1882 = 1 500 *M.*), Militärgut 36 t und 125 *M.* (1882 = 18,3 t und 103 *M.*), für lebende Thiere 51 372 *M.* (1882 = 45 739 *M.*), Leichen 27 und 338 *M.* (1882 = 20 und 270 *M.*), Frachtzuschläge 1 161 *M.* (1882 = 1 248 *M.*), sonstige Nebenerträge 7 737 *M.* (1882 = 7 391 *M.*), oder insgesammt aus dem Güterverkehr 415 453 *M.* gegen 383 729 *M.* im Vorjahr, mithin pro 1883 mehr 31 724 *M.*

Als besonders wichtige Transportartikel sind hervorzuheben: Cement 10 832 t, Erden, Kies etc. 6 835 t, Getreide 7 784 t, Schnittholz 5 914 t, Zuckerrüben 35 420 t, Futterrüben 9 748 t, Steinkohlen 34 811 t, Stroh 6 306 t und Zucker 32 101 t.

Als weitere Einnahmen sind verzeichnet: Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 16 319 *M.* (1882 = 14 513 *M.*), Erträge aus Veräusserungen 20 470 *M.* (1882 = 16 430 *M.*), Pachten, Miethen etc. 17 872 *M.* (1882 = 19 428 *M.*).

Die Gesammteinnahmen incl. des Uebertrags aus dem Vorjahre von 2 266 *M.* ergiebt rund 855 517 *M.* (1882 = 824 176 *M.*).

Die Ausgaben dagegen betragen: a) für die Allgemeine Verwaltung 65 133 *M.* (1882 = 60 575 *M.*), b) für die Bahnverwaltung 145 057 *M.* (1882 = 134 870 *M.*), c) für die Transportverwaltung 278 552 *M.* (1882 = 268 125 *M.*), also insgesammt rund 488 743 *M.* (1882 = 463 570 *M.*).

Nach dem Betriebs-Rechnungsabschlusse resultirt ein Ueberschuss von 366 774 *M.* Hiervon gehen ab: zu concessions- und statutenmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds insgesammt 93 983 *M.*, resp. nach Abzug der bei den Ausgabetiteln V und VI bereits verrechneten 53 183 *M.* = 40 800 *M.*, so dass verfügbar bleiben 325 794 *M.*

Dieser Ueberschuss wird wie folgt verwendet: 1. Zur Verzinsung der Hypothekdarlehen 30 206 *M.*, 2. zur Zahlung von Dividende a) an die Prioritätsactien 4⅔ pCt. = 55 080 *M.*, b) an die Stamm-Prioritätsactien Lit. B. 5 pCt. = 154 170 *M.*, c) an die Stammactien (alte Glückstadt-Elmshorner) 2 pCt. = 23 850 *M.* und d) an die Stammactien Lit. B. 2 pCt. = 60 003 *M.*, insgesammt 293 103 *M.* und 3. zum Vortrag auf das nächste Jahr 2 665 *M.*

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das neue Organisationsstatut der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Dieses Statut, welches wir bereits in voriger Nummer zum Abdruck brachten, erfährt die widersprechendste Beurtheilung. Bei unbefangener Erwägung erscheinen jedoch alle Befürchtungen wegen zu weitgehender Decentralisation entkräftet. Die Zugeständnisse, die den Provinzen mit der Errichtung von Betriebsdirectionen gemacht wurden, sind unter den vorwaltenden Verhältnissen eine Nothwendigkeit; ebenso wie die Bestimmung rücksichtlich der Sprache, welche feststellt, dass die interne Dienstsprache die Deutsche sein soll, dagegen man mit den Parteien in ihrer Sprache zu verkehren hat, vollständig gebilligt werden muss. Die Consequenz ist allerdings, dass bei jeder Betriebsdirection und in jeder Station, die sich inmitten einer gemischtsprachigen Bevölkerung befindet, der grössere Theil der Beamten beider Landessprachen mächtig sein soll. Der Ausführung dieser Bestimmung wird jedoch, wie die Erfahrung lehrt, keinerlei Schwierigkeit entgegenstehen, und es wird dadurch die Freizügigkeit der Beamten nicht geschmälert.

Es muss ferner die Schwierigkeit berücksichtigt werden, eine Schienenwelt von mehr als 5 000 km Ausdehnung in ein Gefüge zu zu bringen bei der Wahrung der Einheit doch auch die Agilität und die Lebenskraft der untergeordneten Bestandtheile nicht aufzuheben. Dieses Problem ist durch das Organisationsstatut in einer Weise gelöst worden, welche mit den besten Hoffnungen auf eine gedeihliche Entwickelung der Staatsbahnen erfüllen darf. Den centrifugalen Bestrebungen wird durch die Einheitlichkeit der Centralleitung ein wirksamer Damm entgegengesetzt; es ist allerdings schwer, ein so gewaltiges Netz mit verschiedenartigen culturellen und volkswirthschaftlichen Bedürfnissen von Einem Punkte aus zu regeln; in demselben aber werden die allgemeinen Grundsätze aufgestellt werden, welche eben mit Rücksicht auf diese Verschiedenheiten Modificationen gestatten werden; dass letztere nicht die Centralleitung bedrohen, wird geradezu deren Aufgabe bilden. Die sprachlichen Zugeständnisse, insbesondere an Galizien, sind durchaus nicht weitgreifender, als sie schon gegenwärtig von vielen einsichtsvollen Bahnverwaltungen gemacht werden; schon jetzt erhalten die Partheien in ihrer Sprache jede Auskunft, in derselben werden die für den externen Dienst bestimmten Drucksorten ebenfalls aufgelegt. Das gegenwärtige Anerkenntniss der Nothwendigkeit Einer Dienstsprache und zwar der Deutschen und deren obligatorische Geltung ist als eine schätzenswerthe Errungenschaft den nationalen Velleitäten gegenüber zu bezeichnen. Aehnliche Erwägungen sind auch für die im Statut abgegrenzten Competenzen der Betriebsdirectionen massgebend; sie werden von der Generaldirection in allen für die Einheitlichkeit des Betriebes entscheidender Fragen die Norm erhalten; das ihnen eingeräumte Mass der Selbstständigkeit gefährdet keineswegs das Ganze; es sind berechtigte Rücksichtnahmen auf die Bedürfnisse der einzelnen Länder und werden auch zur Entlastung der Centralleitung dienen. Die Anzahl von 11 und bei weiterer Verstaatlichung von noch mehr Betriebsdirectionen und die so gewählte Bezeichnung dieser Dienststellen ist bei den provinziellen Verhältnissen Oesterreichs eine kluge Einrichtung, weil dadurch den nationalen Forderungen Rechnung getragen und doch die Einheit des Ganzen gewahrt wird. Auch die Schlagfertigkeit des Heeres erscheint durch das Statut nicht bedroht; wenn die Heeresleitung durch ihre Organisation in der Lage ist, mit weit mehr Bahnverwaltungen als die fraglichen Betriebsdirectionen in der kürzesten Zeit das Einvernehmen zu pflegen, so werden dieselben doch gewiss im Ernstfalle die ihnen von Einer Generaldirection ertheilten Weisungen noch rascher vollziehen können; zudem wird es ja dann leicht möglich sein, den gesammten Fahrpark aller dieser Betriebsdirectionen von Einem Punkte aus der Kriegsverwaltung zu dienen; die Verschiedensprachigkeit des Maschinen- und Fahrpersonals steht aber nicht entgegen, da von demselben jedenfalls die Kenntniss des Deutschen verlangt wird. Man sieht es dem Statut an, dass es auf Grund von Compromissen zu Stande gekommen ist; wenn nun solche in der Regel nicht ganz befriedigen, so entsprechen sie doch dem Bedürfnisse. Das Schlagwort der Decentralisation resp. Centralisation der Oesterreichischen Staatsbahnen hat seine Bedeutung verloren, und es ist dafür ein Mittelweg gefunden worden, welcher ein gedeihliches Zusammenwirken aller Kräfte hoffen lässt, insbesondere wenn fern von jeder Principienreiterei die Durchführungsverordnungen sich auf dem Boden der realen Erfordernisse sich bewegen werden.

Uebernahme der Elisabethbahn in das Staatseigenthum.

Die „Wiener Zeitung" veröffentlicht folgende Kundmachung: „Nach eingetretener Erfüllung der für die Einlösung der Kaiserin Elisabethbahn durch den Staat im Artikel 1 des Gesetzes vom 23. December 1881, R.-G.-Bl. No. 141, sowie im § 14 des mit diesem Gesetze genehmigten Uebereinkommens vom 24. December 1880 und 28. Januar 1881, gestellten Bedingungen ist die Kaiserin Elisabethbahn in Gemässheit der Bestimmungen des obigen Gesetzes und Uebereinkommens vom Staate eingelöst und hiervon der Verwaltungsrath der Bahngesellschaft unter Bekanntgabe der erforderlichen Weisungen für die demnächst zu bewirkende Uebertragung des gesammten Bahneigenthums an den Staat und die sodann durchzuführende Liquidation der Gesellschaft zufolge der einvernehmlich mit dem K. K. Finanzminister erlassenen Verfügung des K. K. Handelsministers vom 16. Juni d. J., Z. 917/H. M., in Kenntniss gesetzt worden."

Liquidation der Kaiserin Elisabeth-Westbahn.

Mit Bezug auf diese Uebernahme hat der Handelsminister den obenerwähnten längeren Erlass an den Verwaltungsrath der genannten Bahn gerichtet, welchem wir nur folgende Bestimmungen über deren Liquidation entnehmen: 1. Die Liquidation ist nicht früher als nach Ausfertigung der oben erwähnten (für die eisenbahnbücherliche Eintragung erforderlichen) Urkunden und vollzogener eisenbahnbücherlicher Uebertragung der gesellschaftlichen Bahnlinien ins Eigenthum des Staates zur Eintragung in das Handelsregister anzumelden, und nicht früher als nach Beendigung der sämmtlichen anhängigen und etwa noch anhängig werdenden Währungsprocesse zu beendigen. 2. Die zur Liquidation gehörenden Handlungen können mit rechtlicher Wirkung von zwei Liquidatoren in Gemeinschaft vorgenommen werden. Zur Ausfertigung eines Schriftstückes im Namen der in Liquidation befindlichen Gesellschaft genügt die Unterschrift zweier Liquidatoren. 3. Ohne Genehmigung des Handelsministerium dürfen die Liquidatoren keine wider die liquidirende Gesellschaft angemeldete oder sonst wie immer und von wem immer geltend gemachte Forderung, sei es ganz, sei es theilweise, anerkennen, keinen Vergleich schliessen und kein Compromiss eingehen. Die zur Befriedigung der Gesellschafts-Gläubiger nothwendigen Geldmittel sind vom Handelsministerium anzusprechen. 4. Die Liquidatoren haben den im vorvorletzten Absatze des § 12 des Uebereinkommens vom 24. December 1880 erwähnten Rest des Einlösungspreises in fünfprocentigen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen in Empfang zu nehmen und auf die daselbst vorgeschriebene Art zu vertheilen beziehungsweise zu Gericht zu erlegen. 5. Die als Liquidatoren fungirenden Mitglieder des Verwaltungsrathes erhalten während der Dauer der Liquidation für ihre Mühewaltung als Liquidatoren dieselben Bezüge, welche ihnen als Mitglieder des Verwaltungsrathes zur Zeit des Eintrittes der Liquidation zuerkannt waren. 6. Vor Beendigung der Liqui-

dation haben die Liquidatoren an das Handelsministerium einen Schlussbericht über die Ergebnisse der Liquidation zu erstatten. Schliesslich wird bemerkt, dass als Aufsichtsorgan der Staatsverwaltung während der Dauer der Liquidation im Sinne der bestehenden Normen der bei der Kaiserin Elisabethbahn bestellte landesfürstliche Commissär beziehungsweise dessen Stellvertreter zu fungiren haben wird, und dass in den demselben zustehenden, sodann gegenüber den Repräsentanten der in Liquidation befindlichen Gesellschaft auszuübenden Befugnissen eine Aenderung nicht eintritt, wovon derselbe gleichzeitig verständigt wird.

Verstaatlichung der Pilsen-Priesener Bahn.

Die „Wiener Zeitung" veröffentlicht folgende Kundmachung: „Auf Grund des Gesetzes vom 8. Juni 1884 (R. G. B. No. 91) und in Gemässheit des mit obigem Gesetze genehmigten Uebereinkommens vom 26. April 1884 werden mit 1. Juli 1884 die das Unternehmen der K. K. privilegirten Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) bildenden Eisenbahnlinien sammt Zugehör vom Staate übernommen und wird der Betrieb dieser Bahn fortan von der K. K. Staatsverwaltung für eigene Rechnung des Staates geführt. Die Führung des Betriebes erfolgt bis auf Weiteres durch die K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Das gesammte bisher gesellschaftliche Dienstpersonal tritt mit obigem Tage unter die Amtsgewalt der genannten Direction.

Wien, am 15. Juni 1884. Pino."

Die Serbischen Bahnen und der Englische Handel.

Die „Volkswirthschaftliche Wochenschrift" veröffentlicht in ihrer letzten Nummer die wesentlichsten Theile eines Berichtes des Englischen General-Consuls in Salonichi, in welchem die Erwartung ausgesprochen wird, dass England nach Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Salonichi und Serbien Oesterreich vom Serbischen Markte verdrängen und daselbst dominiren werde. Die genannte Zeitschrift zieht daraus die Conclusion, dass es nicht im Interesse Oesterreichs liege, den Bau der Verbindungslinie zwischen Serbien und der Eisenbahn Salonichi-Mitrovitza zu beschleunigen, dass die Oesterreichische Industrie wohl daran thun würde, die Zwischenzeit von der Vollendung der Eisenbahn Belgrad-Nisch bis zur Herstellung jener Verbindung in Berücksichtigung der Zukunft weise auszunützen, und dass der Bau einer Serbisch-Bosnisch-Dalmatinischen Transversalbahn möglichst rasch einer gedeihlichen Lösung zuzuführen sei.

Verlängerung der Bahn Unterdrauburg-Wolfsberg.

Da nach der letzten Bilanz der Südbahn die Bahn Unterdrauburg-Wolfsberg keine nothleidende mehr ist, dachte die Regierung schon daran, die Fortsetzung nach Cilli einerseits und zur Rudolfbahn nach Obersteiermark andererseits zu effectuiren, wodurch diese Localbahn in das grosse Weltbahnnetz einbezogen wäre; aber die Nordbahnfrage und die Neuorganisation so vieler neuer, vom Staate erworbener Bahnen rufen ein gebieterisches „Halt!" und musste die Lösung dieser Aufgabe auf eine ruhigere Zeit verschoben werden.

Stützen der Bremswagen.

Es wurde seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen die Bestimmung getroffen, dass alle gedeckten Güterwagen mit Bremse, ausser den bestehenden Laternstützen noch ein paar Stützen nach dem Vereinsnormale erhalten, die von einer der beiden Stirnseiten des Wagens so zu situiren sind, dass die Höhe der Hülsenoberkante der Stütze über der Schienenoberkante bei leeren Wagen im Maximum 2,850 m, und die Entfernung der Hülsenmittel von einander 2,900 m betragen. Der Abstand des Hülsenmittels von der Ebene der Stirnwand des Wagens soll 0,200 m betragen. Die Hülsen der Laternstützen erhalten nach § 141 der technischen Vereinbarungen eine pyramidale Form mit quadratischem Querschnitte von 46 mm oberer und 35 mm unterer Seitenlänge im Lichten und 76 mm Höhe.

Die Eisenbahnsteuer-Conferenz.

Die in Folge der fortgesetzten Bahnverstaatlichungen der bisherigen Eisenbahnsteuer-Zuschläge verlustigen Länder und Gemeinden hielten in Wien eine zahlreich durch ihre Delegirten beschickte Conferenz ab, welche folgende Beschlüsse fasste, auf welche wir demnächst zurückkommen:

In Erwägung, dass der Betrieb der Eisenbahnen keinen Bestandtheil der Staatsregalien bildet und sonach die Staatsverwaltung wie jede Privat-Eisenbahnunternehmung die Verpflichtung hat, von dem aus dem Eisenbahnbetriebe erzielten Einkommen die nach dem Gesetze entfallenden Steuern, dann Landes- und Gemeindeabgaben, eventuell im Falle der durch specielle Gesetze erwirkten Befreiung von der Entrichtung der Staatssteuern die Landes- und Gemeindeabgaben von den bezüglichen steuerfreien Anschlägen zu bezahlen;

In Erwägung, dass in den bisherigen Gesetzen über die Verstaatlichung von Bahnen diesen Rechten der Länder und Gemeinden nicht vollständig Rechnung getragen ist, vielmehr in den bezüglichen Gesetzen oder wenigstens in ihrer Anwendung das Recht der Länder und Gemeinden theils eingeschränkt, theils eliminirt ist;

In Erwägung, dass bei der nicht vollständig durchgeführten Verstaatlichung des Eisenbahnbetriebes jene Länder und Gemeinden, welche von Staatsbahnen durchzogen werden, ausserdem gegenüber jenen Ländern und Gemeinden, in deren Gebieten sich Privateisenbahn-Unternehmungen befinden, eine ungerechte und unbillige Einbusse an den ihnen durch bestehende Gesetze gewährleisteten Einkommen erleiden würden: einigen sich die Mitglieder der heutigen Delegirtenconferenz in dem Beschlusse, den betheiligten Landes- und Gemeindeverwaltungen die Einbringung einer Petition an das Gesammtministerium und an beide Häuser des Reichsrathes um Erlassung von Gesetzen zu empfehlen, wodurch eine Regelung der Landes- und Gemeindeabgaben vom Staatsbahnbetriebe auf Grundlage nachfolgender Bestimmungen vorgenommen wird:

1. Die Staatsverwaltung hat von den in ihrem Eigenthume oder Betriebe befindlichen oder künftig in ihr Eigenthum oder ihren Betrieb übergehenden Eisenbahnen, ohne Unterschied, ob solche Bahnen beim Uebergang in die Verstaatlichung bereits steuerpflichtig waren oder durch specielle Gesetze von der Entrichtung der Staatssteuer befreit sind, selbstständige Landes- und Gemeindeabgaben auf Grundlage steuerfreier Anschläge zu entrichten, welch letztere nach den bisherigen, für Privateisenbahnunternehmungen geltenden Steuergesetzen zu bemessen sind. Bis ein solches Gesetz in Wirksamkeit tritt, sei im Wege der Gesetzgebung Vorsorge zu treffen, dass den Ländern und Gemeinden, welche in Folge der bereits erfolgten oder noch zu gewärtigenden Verstaatlichung der Privateisenbahnen Ausfälle an Steuerumlagen erleiden, eine Entschädigung durch Zuwendung eines den bisher bezogenen Umlagen gleichkommenden Beitrages aus Staatsmitteln gewährt werde.

2. Die Vertheilung dieser Landes- und Gemeindeabgaben auf die einzelnen Länder und Gemeinden hat auf Grundlage des Gesetzes vom 8. Mai 1869 stattzufinden.

Weiters wird beschlossen, dass die Vertretungen sämmtlicher Länder und Gemeinden von ihrem abfälligen Separatvorgehen der Stadt Wien verständigen werden.

Central-Abrechnungsbureau.

Der Rechenschaftsbericht des Central-Abrechnungsbureaus der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in Wien ist für das Verwaltungsjahr 1883 soeben erschienen, und wir entnehmen demselben die folgenden Mittheilungen: Im Jahre 1883 ist abermals eine erhebliche Vermehrung der Arbeiten eingetreten, theils in Folge Zunahme des Verkehrs, theils aus der Hinausgabe zahlreicher neuer Tarife, hauptsächlich aber in Folge der Behandlung des wechselseitigen Verkehres der Oesterreichischen und Ungarischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die reinen, durch das Central-Abrechnungsbureau abgerechneten Transporteinnahmen zeigen demnach eine Vermehrung und zwar um 11 Millionen Gulden bei einer Gesammtsumme von 88,4 Millionen Gulden. Was die innere Organisation betrifft, so zeigt das Central-Abrechnungsbureau im Jahre 1883 keine nennenswerthe Aenderung. Von den Normalien wurde die aus dem Jahre 1874 stammende Instruction für die Verrechnung und Abrechnung in den directen Transportverkehren umgearbeitet. Im Jahre 1883 wurden 81 neue Tarife und 49 Tarifnachträge herausgegeben, wodurch sich die Arbeit des Central-Abrechnungsbureaus complicirte, namentlich auch wegen des vielfachen Wechsels in den Beziehungen der Bahnen. In Folge dieser Mehrarbeiten wurde bei einem Kostenaufwande von 401 500 fl. das Präliminare um 16 500 fl. überschritten. Gegen die Kosten des Jahres 1882 zeigt sich eine Zunahme um 37 250 fl. Der Bericht erwähnt endlich in seinem allgemeinen Theile die Errichtung des Central-Abrechnungsbureaus in Pest. „Durch die Activirung dieses Bureaus", sagt der Bericht, „werden sowohl im Personalstande als auch in der inneren Organisation des Wiener Centralbureaus Veränderungen grösseren Umfanges eintreten, und wird es dem Ueberwachungsausschusse schon in der nächsten Zeit obliegen, die den geänderten Verhältnissen entsprechenden Massnahmen zu treffen". Was die Nachweisungen über den Geschäftsumfang betrifft, so heben wir Folgendes hervor: Es wurden im Ganzen geprüft 8 275 569 (+ 803 797) Rechnungspositionen, 591 010 (+ 103 575) Gepäckscheine, 6 083 863 (+ 747 217) Eilgut- und Frachtgutkarten und 1 711 376 (+ 203 274) Rechnungen. Durch die Buchhaltung wurden 17 075 Contocorrent-Posten in die General-Abrechnungen aufgenommen, und zwar über 227 275 239 fl. in Noten, 1 711 219 fl. in Gold und 39 680 fl. in Silber, ferner in fremden Währungen über 4 144 691 ℳ, 795 157 Frcs. und 51 617 Rbl. Es wurden demnach im Jahre 1883 mehr abgerechnet: 28 026 565 fl. in Noten, 81 969 fl. in Gold, 1 006 fl. in Silber und 108 162 Frcs.; dagegen weniger: 2 796 998 ℳ und 20 917 Rbl. Im Jahre 1883 wurden 1 070 Debetsaldi eingezahlt, die sich auf 885 Creditsaldi vertheilen. Die Zahl des Personals des Central-Abrechnungsbureaus betrug Ende 1883 zusammen 249 Bedienstete, d. i. um 11 mehr als Ende 1882, darunter 147 (+ 9) Beamte, 117 (+ 2) Diurnisten.

Die 62. Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde am 25. d. M. abgehalten. Nach Bekanntgabe der Formalien wurde vom Vorsitzenden (dem mittlerweile zum Präsidenten gewählten bisherigen Vicepräsidenten Julius Herz) die Angelegenheit der Neuconcessionirung der Nordbahn im Wesentlichen wie folgt besprochen: Nachdem das diesbezügliche Uebereinkommen mit der Regierung die Genehmigung der Legislative nicht gefunden, so sei die Gesellschaft an dasselbe nicht mehr gebunden und trete das Uebereinkommen ausser Kraft. Aus dem Wortlaute der Privilegiums-Urkunde folgt das unbestreitbare Eigenthumsrecht der Gesellschaft auf den Eisenbahnkörper sowohl wie auch auf das anderweitige Vermögen, ebenso das Recht der Fortführung des Betriebes nach Ablauf des Privilegiums durch weitere fünfzig Jahre. Es sei die Concessionirung nicht gleichbedeutend mit der Verleihung eines neuen Privilegiums, sie involvire vielmehr blos die Erfüllung eines geleisteten Versprechens eines der Staatsverwaltung ertheilten Allerhöchsten Auftrages. Dieser Auftrag habe keine andere Bedeutung, als die Aneiferung des Hauses Rothschild für die unter schwierigen Verhältnissen und unter grossem Risico geschaffene grossartige Unternehmung. Das an die Nordbahn übergegangene Recht dieses Hauses wurde ebenso, wie das Privilegium in der Folge wiederholt, auch in neuester Zeit anerkannt. Der Vorsitzende constatirt in Bezug auf die mit der Regierung gepflogenen Verhandlungen, dass bis zur Stunde keine Concession in Oesterreich-Ungarn ertheilt worden, welche einem Eisenbahnunternehmen solche Lasten auferlegt hätte, wie das Ergebniss der Concessionsverhandlungen der Nordbahn. Nachdem der Vorsitzende weiters die in der alten Privilegiumsurkunde für die Verleihung eines neuen Privilegiums als Bedingung vorausgesetzte Nützlichkeit des Institutes als über jeden Zweifel erhaben constatirt, wendet er sich gegen die wider die Neuconcessionirung erhobenen mannigfachen Bedenken, insbesondere gegen die Geltung der Maximaltarife und sagt unter Anderm: „Abgesehen von der Einlösbarkeit der Bahn vom Jahre 1904 angefangen, abgesehen von der im § 9 des Uebereinkommens enthaltenen Verpflichtung zur entsprechenden Herabsetzung der Tarife bei Eintritt des dort normirten Falles, glaubt denn Jemand, dass es in der Willkür einer Bahn gelegen sei, an der äussersten Grenze der Tarife durch eine lange Reihe von Jahren festzuhalten?“ Er wirft nun einen Rückblick in Bezug auf die Ausnützung der Tariffreiheit seitens der Nordbahn auf mehrere Decennien und constatirt, dass während der ganzen Zeit die Tarifsätze der Nordbahn, insbesondere mit Rücksicht darauf, dass bei dieser Bahn kein Goldagio eingehoben wurde, im Personenverkehr durchwegs billiger, im Frachtenverkehre durchschnittlich auf demselben Niveau wie bei anderen Bahnen standen, und dass dieselben im letzten Decennium von 6,7 bis 11,5 pCt. weniger als auf anderen Bahnen betrugen, sowie dass die Nordbahn für Cerealien die billigsten Tarifsätze habe. Die Thatsache, dass längst der Bahn mehr als 600 industrielle Unternehmungen erstanden, welche durch Schleppgeleise mit der Bahn verbunden sind, illustrire weiters am schlagendsten die Nützlichkeit des Unternehmens und widerlege gründlich den Anwurf, als hätte die Nordbahn ihr Privilegium in eigennütziger Weise missbraucht. Der Vorsitzende schliesst: „Wir halten uns, ungeachtet der grossen Erregung gegen jede Lösung der Frage, die nicht auf dem Boden der uns gewährleisteten Rechte steht, geschützt. Wir wissen, dass eine Vergewaltigung von Rechten in Oestereich ausgeschlossen bleibt und dass die Lösung unserer Frage nur durch den Ausspruch des Gesetzes oder des competenten Gerichtes erfolgen wird. In beiden Fällen sehen wir mit Ruhe der Zukunft unserer Unternehmung entgegen. Wir werden nach besten Kräften Ihre Intentionen zur Durchführung bringen und fühlen uns verpflichtet, ausdrücklich zu erklären, dass wir die Interessen unserer sämmtlichen Actionäre stets treu und unermüdlich wahrnehmen werden. Schliesslich theilt er noch mit, dass bis zur Stunde keinerlei weiteren Verhandlungen stattgefunden haben. Den finanziellen Stand des Unternehmens betreffend, wird mitgetheilt, dass sich die Neubauten, für welche im Jahre 1876 die Summe von 6 131 161 fl. bewilligt worden, im verflossenen Jahre um den Betrag von 177 200 fl., sohin auf die Summe von 6 308 361 fl. erhöht haben. Es stehen jedoch der Direction Mittel zu Gebote, um von der Bedeckung dieses Betrages vorläufig abzusehen. Die Direction bittet um Genehmigung des obigen Berichtes. Nach einer nun folgenden längeren Discussion, in welcher namentlich 3 Advocaten den Rechtsstandpunkt der Gesellschaft auf das Entschiedenste wahrten und sämmtlich den von der Direction in der Concessionsfrage eingenommenen Standpunkt rückhaltlos billigen, wird der Bericht einhellig genehmigt. In Bezug auf das Baupräliminare pro 1884 verlangt die Direction die Bewilligung der zur Completirung des Wagenparkes nöthigen Mittel. Der nächste Punkt der Tagesordnung ist die Beschlussfassung über die Verwendung des Reingewinnes. Laut Rechnungsabschluss beträgt der über die fünfprocentige Verzinsung des Actiencapitals zur Verfügung stehende Reingewinn 9 740 160 fl. Die Direction beantragt, von diesem Betrage für jede Actie à 1 000 fl. eine Superdividende von 120 fl. 75 kr., sohin im Ganzen 8 997 233 fl. zu verwenden; von den verbleibenden 742 926 fl. den Betrag von 25 000 fl. der Bergbau-Bruderlade zuzuführen und den Rest per 717 926 fl. mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse auf neue Rechnung vorzutragen. Im Falle der Genehmigung dieser Anträge würde der am 1. Juli fällige Coupon zuzüglich des entfallenden Zinsenbetrages: für die ganze Actie mit 147 fl., für die halbe mit 73 fl. 10 kr. und für die Viertelactie mit 36 fl. 75 kr. eingelöst werden. Die Anträge wurden ohne Debatte einhellig angenommen.

Die Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat am 27. Juni den bisherigen Vicepräsidenten Herrn Julius Herz zum Präsidenten und den Herrn Theodor Ritter von Hornbostel zum Vicepräsidenten gewählt.

Generalversammlung der Siebenbürger Eisenbahn.

Dieselbe wurde laut Telegramm heute abgehalten und genehmigte die Bilanz für 1883, wonach die Einnahmen 1 487 031 fl., die Ausgaben 1 357 255 fl. betragen, und ertheilte das Absolutorium. Nach dem Rücktritt des Präsidenten und zwei der einflussreichsten Directoren fanden Neuwahlen statt. Nähere Details über diese Versammlung fehlen noch.

Generalversammlung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Dieselbe fand laut Telegramm ebenfalls heute statt; sie acceptirte die Rechnungsvorlage, welche einen Betriebsüberschuss von 298,209 fl. ausweist, wovon für Prioritätszinsen 215,497 fl. verwendet, 82,712 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Die beantragte Statuten-Modification wurde acceptirt, der Aufsichtsrath wiedergewählt.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die ungünstigen Faktoren, welche die Börsencourse deprimirten, halten leider noch an die Cholerafurcht, die abnorme Witterung, die egyptischen Verwickelungen, dazu die bevorstehende Saison morte wirken zusammen, um eine Lustlosigkeit der Speculation und Anlage hervorzurufen, von welcher übrigens Bahneffecten doch veniger betroffen wurden als die andern Börsenwerthe. Elbethal (182,75) und Südbahn (143,25) haben sogar kleine Avancen aufzuweisen, während die mannhafte Sprache der Vertreter der Nordbahn (2520 — vide Generalversammlung) die Wirkung nicht verfehlte. Verstaatlichte Bahnen, wie Franz Josef (206 75) waren beliebt.

Verkehrspolitisches von der unteren Donau.

In gänzlicher Verkennung der durch seine natürliche Lage für Oesterreich-Ungarn vorgeschriebenen Verkehrspolitik hatte der Oesterreichisch-Ungarischer Consul zu Widdin in seinem neuesten Berichte u. A. den Vorschlag gemacht, es möge die K. K. privilegirte Oesterreichische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft auf der unteren Donau mit verstärkter Kraft auftreten und insbesondere durch Anschaffung und Inbetriebsetzung von Schleppern mit einer Tragfähigkeit von 7 000 bis 8 000 Quintals bei directer Ueberladung auf die Seeschiffe in Galatz und Braila sowie durch die Erstellung directer Tarife mit Nordeuropäischen Seehäfen die Concurrenz auf der unteren Donau für den Verkehr seewärts thatkräftiger aufnehmen. In einer längeren Auseinandersetzung hat nunmehr die Betriebsdirection der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft die Verwirklichung dieser Vorschläge abgelehnt und u. A. hervorgehoben, dass sie als Erwerbsgesellschaft ohne Staatssubvention nicht in Transportgeschäfte eintreten könne, welche wahrscheinlich verlustbringend seien, dass sie keine speciellen Transportmittel bauen könne, welche nur zeit- und streckenweise benutzbar wären, dass endlich Angesichts des ausserordentlichen Schwankens der Seefrachten für Getreide nach den Nordeuropäischen Häfen ein Concurrenztarif der Donau - Dampfschifffahrts - Gesellschaft unmöglich wäre. Schliesslich wird betont, dass die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft ein weit näheres und grösseres Interesse an den Bayerischen Donauhäfen und deren Hinterland habe und daher auch nach Süddeutschland directe Tarife gestellt habe.

Alles, was die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in ihrer Abwehr ausgeführt, entspricht nicht nur ihren Sonderinteressen, sondern vor Allem auch den verkehrspolitischen Wünschen und Forderungen Oesterreich-Ungarns und Deutschlands sowie der Verkehrsanstalten dieser Reiche. Ist es schon bedauerlich und unnatürlich genug, dass von Widdin aus donauabwärts der grösste Theil der Einfuhr wie der Ausfuhr seewärts geht mit dem Umwege um halb Europa herum bis in das Herz Deutschlands, so wäre es geradezu thöricht, wollte man diese bedauerlichen und unnatürlichen Zustände durch besondere Frachterleichterungen, durch directe Tarife etc. noch fördern und so den Güterverkehr von dem kürzesten Wege nach Mittel- und Westeuropa vollends ablenken. Es muss vielmehr in allen handels- und verkehrspolitischen Actionen das eifrige Bestreben Oesterreich-Ungarns, Deutschlands und aller betheiligten Transportanstalten sein, den Verkehr der unteren Donau von der See auf dem kürzesten Weg direct nach Mitteleuropa abzuleiten und hierin sollte die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft als die Erste dazu allseitig unterstützt werden. Ist es ja doch diese Verkehrspolitik

welche auf die endliche Oeffnung des Eisernen Thores und auf den Ausbau der Orientbahn-Anschlüsse drängt!

Wenn nicht der Oesterreichisch-Ungarische, sondern der Englische Consul in Widdin allerlei Vorschläge zur Förderung und Erleichterung des Verkehrs der unteren Donau gemacht hätte, so wäre das zu begreifen vom Standpunkt der Englischen Verkehrspolitik. Oesterreich-Ungarn und Mitteleuropa müssen dagegen die geographische Nachbarschaft des Südostens endlich auch handels- und tarifpolitisch zur Thatsache zu machen d. i., den Binnenverkehr nach Möglichkeit zu fördern suchen.

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.

Dem Geschäftsberichte für das Betriebsjahr 1883 und über die am 30. Mai cr. abgehaltene General - Versammlung entnehmen wir:

Im Jahre 1883 sind 173 826 Personen (gegen 1882 mehr 4160) und 1 023 304 Tonnen Güter (gegen das Vorjahr mehr 154 503 Tonnen) befördert worden.

Die Einnahmen dafür haben betragen: im Personenverkehr 162 591 fl. (gegen 1882 mehr 4 815 fl.) und im Güterverkehr 1 365 530 fl. (gegen das Vorjahr mehr 82 668 fl.)

Die erhöhte Einnahme im Personenverkehr wird auf die vermehrte Frequenz in der III. Wagenklasse und das Plus im Güterverkehr vorzugsweise auf den verstärkten Verkehr von Kohlen und Zuckerrüben zurückgeführt.

Nach der Betriebsrechnung betrugen die Gesammt-Einnahmen 1 556 047 fl. (gegen 1882 mehr 86 711 fl.) und die Ausgaben 868 312 fl. (gegen das Vorjahr mehr 23 648 fl.). Die Betriebsausgaben stellen sich indessen nur auf 55,8 %, der Brutto-Einnahmen (1882 jedoch auf 57,5 %.)

Danach verbleibt ein Ueberschuss von 687 734 fl. (gegen 1882 mehr 63 062 fl.). Dieser Ueberschuss findet folgende Verwendung: für Verzinsung der Prioritäten I. Emission 591 780 fl., der II. Emission 68 442 fl., zur Deckung des Betriebsverlustes der Kohlenwerke 463 fl. Der alsdann noch verbleibende disponible Ertrag von 27068 fl. ist gemäss Beschluss der General-Versammlung (No. II der Tagesordnung) nach Vorabgewährung eines dem Verwaltungsrathe statutenmässig zustehenden Betrages von 10 000 fl., zur Hälfte dem Prioritäten-Curator, zur andern Hälfte einem näher bezeichneten Banken-Consortium zur Aufbewahrung übergeben worden.

Der Pensionsfonds weist ult. 1883 einen Bestand von 135 229 fl. nach.

Bezüglich des Beschlusses der General-Versammlung zu No. VII der Tagesordnung: „Bericht über Verhandlungen wegen gemeinschaftlicher Betriebsführung und event. Vereinigung der K. K. priv. Dux-Bodenbacher und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn und über die aus Anlass derselben mit der K. K. Regierung gepflogenen Verhandlungen etc." wird auf den denselben Gegenstand behandelnden, die Prag-Duxer Eisenbahn mit betreffenden Bericht der K. K priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn verwiesen.

Betriebsergebnisse der Schweizerischen Eisenbahnen in 1883.

Schweizerische Nordostbahn.

Nach dem 1883er Geschäftsbericht belaufen sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr 6 152 078 Frcs. (1882 5 064 386 Frcs.), Viehtransport 201 727 Frcs. (1882 203 528 Frcs.), Güter 7 763 001 Frcs. (1882 7 889 405 Frcs.), Pachten und Diverse 224 026 Frcs. (1882 227 210 Frcs.), zusammen 13 340 834 Francs (1882 13 698 758 Frcs.). Dazu kommen als Nettoertrag der Dampfboote 333 864 Frcs. (1882 293 349 Frcs.), Betheiligung bei anderen Linien 1 337 998 Frcs. (1882 1 144 930 Frcs.), Zinsen 272 461 Frcs., total 16 285 160 Frcs. (1882 15 384 798 Frcs.). Die Ausgaben betragen für Centralverwaltung 278 209 Frcs., Unterhaltung der Bahn 1 639 638 Frcs., Expeditionsdienst 2 907 456 Francs, Transportdienst 2 886 867 Frcs., Diverse 291 734 Frcs., zusammen 8 003 905 Frcs., wovon indessen 2 127 141 Frcs. auf die Nebenlinien entfallen, so dass sich die Gesammtausgaben auf 5 876 764 Frcs. (1882 5 610 799 Frcs.) stellen. Für die Verzinsung und Amortisation der Anleihen sind 6 741 327 Frcs. (1882 6 665 912 Frcs.) erforderlich, der Erneuerungsfonds erhält 1 200 000 Francs (1882 1 150 000 Frcs), für Bauten werden 168 174 Frcs. (1882 155 384 Frcs.) verwandt, zu Abschreibungen 60 475 Frcs. (1882 42 778 Frcs.) auf Dubiosenconto wegen der unsicheren Forderung an die Eisenbahn Effretikon-Hinweil 61 841 Frcs. (1882 31 076 Frcs.), und die ausserordentliche Reserve für Instandsetzung von Rollmaterial wird mit 150 000 Frcs. notirt. Einschliesslich der aus 1882 übertragenen 261 665 Frcs. bleiben schliesslich 2 288 242 Frcs. (1882 1 813 197 Frcs.) zur Verfügung der Generalversammlung.

Auch seitens der Revisionscommission der Schweizerischen Nordostbahn ist ein beachtenswerther Bericht veröffentlicht worden. Derselbe pflichtet den Anträgen des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reinertrages von 1883, bei. Es wird auseinandergesetzt, dass die günstigen Betriebsresultate des Jahres 1883 auf ganz ausnahmsweise Factoren zurückzuführen seien, und zwar vor Allem auf die Schweizerische Landesausstellung, „welcher weitaus der grösste Theil der 745 000 Frcs betragenden Vermehrung der Einnahmen aus dem Personentransport auf dem eigenen Netze zuzuschreiben ist." In zweiter Linie fallen in Betracht „die grossen Getreidetransporte, die in der ersten Hälfte des Rechnungsjahres, welche sich zwar wiederholen, ebenso gut aber ausbleiben können, da sie nicht nur von den Witterungsverhältnissen, sondern auch von den Strömungen des Weltverkehrs abhängen." Tritt doch nicht nur in Amerika, sondern in neuester Zeit auch Indien mit dem Donaugebiete in Concurrenz. Ein Zurückgehen der Einnahmen werde auch die Arlbergbahn bewirken; denn obschon durch die Einrichtung einer Trajectverbindung zwischen Bregenz und Romanshorn noch grössere Gefahren, die der Gesellschaft drohten, glücklich abgewendet sind und die Arlbergbahn ohne Zweifel eine erhebliche Vermehrung des Gesammtverkehrs zwischen der Schweiz und Frankreich einer- und Oesterreich - Ungarn und den hinterliegenden Ländern andererseits mit sich bringen wird, so werden diese günstigen Umstände doch den Nachtheil nicht aufwiegen, welcher der Nordostbahn daraus erwächst, dass ein grosser Theil des eben genannten Verkehrs über Buchs und Ziegelbrücke eine kürzere Route erhält als über Lindau-Romanshorn und dass die Nordostbahn an jener nur mit der Hälfte der Taxen für 58 km (Ziegelbrücke - Zürich), an dieser mit 83 km (Romanshorn-Zürich) und der hälftigen Bodenseetaxe betheiligt ist. „In Würdigung dieser Verhältnisse — so führt der Bericht aus — sieht denn auch das Budget der Betriebsrechnung pro 1884 blos einen Reinertrag von circa 400 000 Frcs. vor. Wir glauben zwar, dass hinsichtlich der Einnahmen wie gewöhnlich die Rechnung günstiger als der Voranschlag sein werde und dass auf den Ausgaben sich beträchtliche Ersparnisse erzielen lassen, allein es liegt immerhin Grund genug vor, die Sachlage mit ganz nüchternen Sinnen zu betrachten und im Hinblick einerseits auf die unsicheren Betriebsergebnisse künftiger Jahre, andererseits auf die Anforderungen, welche die gesetzlich gebotene Vereinigung der Bilanz und der gestundeten Bauverpflichtungen an die Finanzkräfte unserer Gesellschaft stellen, fortan kräftig auf die Consolidation unserer Unternehmung hinzusteuern."

Schweizerische Centralbahn.

Aus dem Geschäftsbericht pro 1883 theilen wir Folgendes mit:

Das Finanzergebniss des Berichtsjahres 1883 stellt sich wie folgt: Gesammteinnahmen (einschliesslich des Zuschusses aus dem Erneuerungsfonds und des Uebertrags vom Vorjahre) 13 454 993,51 Frcs., Gesammtausgaben 10 802 227,60 Frcs., Ueberschuss 2 652 765,91 Frcs. Nach Abzug des Activsaldo der vorjährigen Betriebsrechnung von 401 478,24 Frcs. beträgt der Ueberschuss pro 1883 2 251 287,67 Frcs.

Der Ueberschuss wird in folgender Weise verwendet: Dotirung des Reservefonds mit einer Einlage von 200 000 Frcs., Deckung des Deficits des Lagerhausverwalters 95 298,60 Frcs., aussergewöhnlicher Zuschuss an die Hülfscasse 50 000 Frcs., Ausrichtung einer Dividende von 20 Frcs. pro Actie 2 000 000 Frcs., Saldo auf neue Rechnung 307 467,31 Frcs., Summa 2 652 765,91 Frcs.

Die Bahn hat nach der Betriebsrechnung vereinnahmt im Personenverkehr 4 239 928 Frcs. (1882 4 024 495 Frcs.), Gepäcktransport 312 307 Frcs. (1882 311 281 Frcs.), Viehtransport 311 587 Frcs. (1882 343 540 Frcs.), Eilgüter 651 459 Frcs. (1882 563 989 Frcs.), Frachten 4 764 819 Frcs. (1882 4 517 445 Frcs.), Diverse 272 267 Francs (1882 278 959 Frcs.), zusammen 10 552 369 Frcs. (1882 10 039 712 Francs), hierzu kommen mittelbare Betriebseinnahmen und zwar Zinsen 542 818 Frcs., Pachten und Miethen 871 354 Frcs., Nebengeschäfte 50 163 Frcs., Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien 968 517 Frcs., Diverse 4 234 Frcs, Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds 64 056 Frcs. Die Ausgaben stellen sich für allgemeine Verwaltung auf 395 761 Frcs. (1882 341 337 Frcs.), Bahnaufsicht und Erhaltung 1 661 887 Frcs. (1882 1 206 597 Frcs.), Expeditions- und Zugdienst 2 084 865 Frcs. (1882 1 928 049 Frcs.), Fahrdienst 2 030 713 Frcs. (1882 1 790 702 Frcs.), Diverse 351 586 Frcs., total 6 583 496 Frcs. (1882 5 457 228 Frcs.); wovon indessen für diverse Entschädigungen 747 617 Frcs. abgehen. Es verbleiben 5 835 878 Frcs., d. i. 55,30 pCt. der Einnahmen gegen 49,31 pCt. im Vorjahre. Für die Verzinsung und Amortisation der consolidirten Anleihen sind 4 594 650 Frcs. erforderlich.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Auf denselben wurden im verflossenen Jahre 203 825 Personen mehr befördert, als im Jahre 1882. Zu diesem Resultate hat die Landesausstellung in Zürich viel beigetragen, wie daraus hervorgeht, dass die Verkehrszunahme in den Monaten Juni bis September 165 047 Reisende mehr beträgt, wovon ungefähr 75 000 auf die Reisenden nach Zürich fallen, indem deren Zahl in den Monaten Mai bis September 1883 121 941 gegen 46 684 im Jahre 1882 betragen hat. Der Güterverkehr weist ebenfalls ein grösseres Transportquantum von 26 805 t und eine Mehreinnahme von 116 118 Frcs. auf. Alle Monate, mit Ausnahme der Monate Juli

August, November und December, zeigen eine Transportvermehrung, woraus geschlossen werden kann, dass einerseits Handel und Verkehr im letzten Jahre lebhafter gewesen sind als im Vorjahre, und dass andererseits das seit dem Monat October 1882 im internen Verkehr zur Einführung gelangte sogenannte Reformsystem nicht jenen fatalen Einfluss auf den Verkehr hat, der ihm von Manchen zugeschrieben wird. Die Gesammteinnahmen bestehen aus directen Einnahmen, und zwar brachte der Personenverkehr 3 557 691 Frcs., der Güterverkehr 3 026 592 Frcs., die Postgelder 20 011 Frcs., b) aus indirecten Einnahmen, und zwar Miethund Pachtzinse 55 804 Frcs., Reingewinn des Hauptmagazins 8 063 Frcs., Reingewinn der Werkstätten 26 990 Frcs., Verschiedenes 47 192 Frcs., zusammen 6 742 342 Frcs. Die Betriebsrechnung des Jahres 1883 beträgt 3 815 649 Frcs. gegen 3 704 684 Frcs. im Vorjahre. Es ergiebt sich somit für das Berichtsjahr ein Mehrbetrag von 110 965 Frcs. oder von nahezu 3 pCt. der vorjährigen Rechnung. Auf die einzelnen Abtheilungen kommen: Centralverwaltung 130 710 Frcs., allgemeine Betriebsausgaben, a) Betriebscentralbüreau 56 934 Frcs., b) Betriebscontrole 73 286 Frcs., commerzielle Abtheilung 22 926 Frcs., Kurs- und Stationsdienst 1 011 707 Frcs., Zugkraftdienst 1 136 940 Frcs., Bahn- und Hochbaudienst 1 383 145 Frcs., zusammen 3 815 649 Frcs. Darnach betragen die Reineinnahmen im Berichtsjahre 2 926 693 Frcs. Hierzu kommen: für Zinsen auf angelegte Gelder 114 691 Frcs., Antheile anderer Bahnverwaltungen an der Verzinsung der von ihnen mitbenutzten Stationen, Bahnhöfe und Bahnstrecken 126 293 Frcs., Beitrag des Oberbau-Erneuerungsfonds an die Kosten des Unterhaltes und der Erneuerung des Oberbaues 313 131 Frcs, Saldo der letztjährigen Liquidationsrechnung 20 472 Frcs. Die sämmtlichen Reineinnahmen betragen somit 3 501 280 Frcs. Im Jahre 1882 erreichten sie die Höhe von 3 280 790 Frcs. Es ergiebt sich demnach für das Jahr 1883 eine Vermehrung von 220 490 Frcs. oder von 6,72 pCt. der Reineinnahmen des Jahres 1882. Die aus dem Reinertrag zu machenden Verwendungen bestehen: aus der Verzinsung des Obligationencapitals, aus der Rückzahlung ausgelooster, nicht convertirter Obligationen der Anleihen von 1857 und 1859, aus Conto-Correntzinsen und aus den Antheilen an der Verzinsung der von der Gesellschaft mitbenutzten Bahnhöfe, Stationen und Bahnstrecken der Nordostbahn 1 846 275 Frcs., aus den statutarischen Einlagen in den Oberbau-Erneuerungs- und Reservefonds 473 503 Frcs., aus den pflichtigen Beiträgen an Flusscorrectionen und Verschiedenes 7 205 Frcs., aus Beiträgen an die Unterstützungs- und Krankenkasse 65 549 Frcs., aus der Zuweisung an die Reserve für Haftpflichtfälle 25 000 Frcs., aus dem Uebertrag zu Gunsten des Bauconto 70 000 Frcs., aus der Einlösung von 4 pCt. Obligationen I. und II. Hypothek 200 000 Frcs. Von dem noch übrig bleibenden disponiblen Vorschuss von 813 740 Frcs. soll eine Jahresdividende von 23 Frcs. für jede der 35 000 emittirten Prioritätsactien, also im Ganzen 805 000 Frcs. vertheilt und der Rest von 8 749 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Chemins de fer du Jura Bernois.

Nach dem Berichte der Revisoren ist das Resultat des finanziellen Abschlusses pro 1883 durchaus günstig.

Der bedeutende Ueberschuss wird im Wesentlichen den gegen das Vorjahr beträchtlich erhöhten Steinkohlentransporten zugeschrieben.

Ueber den Verkehr selbst ist Folgendes hervorzuheben: Befördert sind auf eine Betriebslänge von 351 km in der I. Wagenclasse 44 369 Reisende oder 1,61 pCt. (1882 = 32 870 oder 1,23 pCt.), in der II. Wagenclasse 330 642 Reisende oder 11,97 pCt. (1882 = 303 870 oder 11,33 pCt)., in der III. Wagenclasse 2 385 908 Reisende oder 86,42 pCt. (1882 = 2 344 283 oder 87,44 pCt.). Im Personenverkehr sind überhaupt eingenommen 3 579 849 Frcs. (1882 = 3 334 953 Frcs.). An Reisegepäck insgesammt sind befördert 13 683 t (1882 = 12 864 t) mit einer Einnahme von 283 784 Frcs. gegen 261 547 Frcs. pro 1882. Lebende Thiere wurden befördert 102 031 (1882 = 98 679) und dafür eingenommen 165 611 Frcs. gegen 148 668 Frcs. im Vorjahr. An Gütern insgesammt wurden befördert 936 682 t und dafür vereinnahmt 3 661 657 Frcs. (1882 = 868 872 t und 3 633 783 Frcs.). Aussergewöhnliche Einnahmen haben erbracht 426 157 Frcs. gegen 331 448 Frcs. im Vorjahr.

Die Totaleinnahmen des Verkehrs stellen sich sonach auf 8 117 061 Frcs., pro 1882 auf 7 710 101 Frcs, mithin pro 1883 auf 406 660 Frcs. plus. Dies ergiebt im Durchschnitt pro Kilometer 1. für Reisende insgesammt 10 199 Frcs. (1882 = 9 501 Frcs.), 2. für Gepäck 809 Frcs. (1882 = 745 Frcs.), 3. für lebende Thiere 472 Frcs. (1882 = 424 Frcs.), 4. für Güter aller Art 10 432 Frcs. (1882 = 10 353 Frcs.), 5. an aussergewöhnlichen Einnahmen 1 214 Frcs. (1882 = 944 Frcs.) und an Gesammteinnahmen pro Kilometer 23 126 Frcs. gegen 21 947 Frcs. im Vorjahr.

Nach dem Rechnungsabschlusse sind überhaupt vereinnahmt incl. Pachten, Miethen etc. von 64 787 Frcs. = 8 181 848 Francs. Die Ausgaben haben betragen insgesammt 6 538 023 Frcs. Hiernach ergiebt sich einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre von 35 036 Frcs. ein Ueberschuss von 1 678 661 Frcs., welcher nach dem Vorschlage der Revisoren wie folgt verwendet werden soll: a) Einlagen in den Reservefonds auf 351 km à 800 Francs = 280 800 Frcs., b) desgleichen in den Erneuerungsfonds 300 000 Frcs., c) Dividende (3 pCt. des Anlagecapitals von 35 000 000 Frcs.) = 1 050 000 Frcs. Der Rest von 48 061 Frcs. wird auf das nächste Jahr übertragen. In dem Berichte wird noch betont, dass es zwar gelungen ist, die im Vorjahre in Folge heftiger Regengüsse herbeigeführten Bergabstürze zu dämmen, dass die Instandsetzung aber äusserst kostspielig gewesen ist.

Chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon.

Nach dem Berichte der Revisoren der Gesellschaft ist der Finanzabschluss pro 1883 eben so wenig günstig gewesen als im Vorjahr. Die Gesammteinnahmen stellen sich auf 12 424 913 Frcs., die Ausgaben dagegen auf 10 942 286 Frcs. Danach bleibt ein Saldo von 1 482 286 Frcs. Diesem treten an „recettes particulières“ 156 398 Frcs. hinzu, so dass ein Ueberschuss von insgesammt 1 638 684 Frcs. resultirt. Hiervon werden verwendet: 1. für ordentliche Erneuerung des Oberbaues 546 634 Frcs., 2. für ausserordentliche Erneuerung desselben 246 887 Frcs., 3. für Amortisation der Anleihen 365 350 Frcs., zusammen 1 158 871 Frcs. Nach dem Vorschlage der Revisoren ist der verbleibende Rest von 479 813 Frcs. wie folgt zu vertheilen: a) den 28 000 Prioritätsactien eine Dividende von 2 pCt. = 280 000 Frcs., b) auf Abschreibungen 133 400 Frcs., c) Vortrag auf das nächste Jahr 66 413 Frcs. Dem weiteren Berichte gemäss rührt der verstärkte Rückgang der Generaleinnahmen gegen das Vorjahr vornehmlich von der Herabsetzung der Tarife, insbesondere für Getreide, her. Wird auch die Lage der Gesellschaft mitunter als eine schwierige bezeichnet und sind sehr günstige Wendungen erforderlich, um den Stammactien eine Dividende zuzuwenden, so ist doch keineswegs die aufgetauchte Befürchtung begründet, dass durch die bisherige Unzulänglichkeit der Einnahmen auch die Obligationen in Mitleidenschaft gezogen werden könnten.

Russische Correspondenz.

Electrische Beleuchtung der Bahnen.

Im Communicationsministerium ventilirt man seit einiger Zeit die Frage, ob es nicht möglich sei, die Schienen bei Bewegung von Zügen über ihnen, electrisch zu beleuchten. Man ist allgemein der Meinung, dass man durch die Einführung einer electrischen Beleuchtung der Züge, die Sicherheit des Publikums um 50 pCt. erhöhe, denn die Maschinisten würden im Stande sein, jede Gefahr aus bedeutender Entfernung zu erkennen.

Ueber den Staatsbetrieb der Bahnen.

In der Zeitung „Das Eisenbahnwesen“ finden wir die Nachricht, dass zwischen dem Minister der Finanzen und dem der Communicationen ein Meinungsaustausch über die Frage des Staatsbetriebs der Eisenbahnen stattgefunden hat, nach welchem der Communicationsminister folgende Resolution gefasst habe: In Anerkennung dessen, dass der Staatsbetrieb der Eisenbahnen im Princip als nützlich angesehen werden muss, und auch in Russland die Sache so liegt, dass nach Abschaffung einiger überflüssiger Formalitäten und Zulassung einer etwas grösseren persönlichen Freiheit in der Verwaltung es nützlich sein dürfte, den Betrieb der Bahnen durch den Staat zu leiten und die Erfahrung in Deutschland wie auch in andern Ländern gelehrt hat, dass mit der grösseren Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen auch die Vortheile in finanzieller, wie öconomischer Hinsicht wachsen, in Anerkennung alles dessen, solle man fortfahren, bei jeder günstigen Gelegenheit, ganze Strecken oder gar Bahncomplexe in den Besitz des Staates zu bringen, um dieselben durch den Staat auch betreiben zu lassen. Ferner detaillirt die Frage zu erörtern, wie man den Einfluss des Staates, als Actionär in den Verwaltungen der Privateisenbahn-Gesellschaften vergrössern könnte ohne oder nur im äussersten Falle noch neue Actien dieser selben Gesellschaften durch Kauf an den Staat zu bringen

Transcaspische Bahnen.

Aus Aschabad schreibt man: Der Fürst Dondukow-Korsakow, (der neue Generalgouverneur) hat auf Bitten der Einwohner hin, versprochen, dass die Bahn binnen Kurzem von Kisill-Arwat weiter nach Aschabad geführt werden soll. So wird diese Bahn wohl, stückweise, bis nach Kerat selbst geführt werden, während durch den Kaukasus über Rescht nach Persiens Hauptstadt (Teheran) die transkaukasische Gesellschaft eine Fortsetzung ihrer Hauptbahn plant. In Kisill-Arwat befindet sich die Verwaltung der transcaspischen Bahn, über welche augenblicklich, auf Befehl des Höchstcommandirenden, eine Untersuchung verhängt ist für verschiedene Missbräuche des Bahnchefs Obrist Schebanow, welcher den ehemaligen civilen Chef dieser rein strategischen Bahn, Fürst Chilkow, hatte ersetzen müssen.

Donetzbahn.

Anlässlich der Eröffnung des Betriebs auf der Jekaterinenbahn, bringt die „Neue Zeit“, mit dem frommen Wunsche, die neue Bahn möchte bessere Resultate erzielen, als ihre Vorgängerin

im Kohlentransport, die Donetzbahn, folgende Charakteristik der Letzteren:

Die Donetzbahn ist am 1. December 1878 eröffnet; es ist also Zeit genug vergangen, dass sich die Bedürfnisse des Betriebes haben herausstellen können. Was kann man nun von ihr verlangen?! Die Donetzbahn wurde hauptsächlich für Kohlentransport, auf dem Wege der Concessionsverleihung gebaut, wobei das ganze Grundcapital der Gesellschaft vom Staate garantirt war. Im Jahre 1880 wurde die weit früher gebaute Konstantinow'sche Zweigbahn der Donetzbahn einverleibt, und in der Folge wurde die Bahn durch die beiden Zweige nach Jassinowatoje und nach Mariupol vergrössert. Augenblicklich sind für den Betrieb eröffnet 660 Werst. Ueber die Resultate des Betriebes der eigentlichen Donetzbahn giebt die officielle Ausgabe des Communicationsministeriums folgende Daten:

	Deficit		auf 1 Werst
1879	455 826 R.	oder	1 060 R.
1880	648 094 „	„	1 361 „
1881	632 603 „	„	1 128 „

Kurz, die Bahn hat mit Deficit gearbeitet und nicht einmal ihre Betriebskosten decken können. Für eben dieselbe Zeit hat die Regierung auf Garantie der nur auf ¼ des Grundcapitals emittirten Actien (die Obligationen hatte die Regierung alle für sich behalten und schreibt Procente und Tilgung einfach ins Schuldbuch) folgende Summen gezahlt:

1879	181 556 Rubel
1880	633 922 „
1881	534 431 „

Diese Resultate sind deshalb noch empfindlicher, weil die Donetzbahn verhältnissmässig billig gebaut ist, nämlich 29 589 Rubel Met. pro Werst, so dass sie sich mit einer Bruttoeinnahme von 5 000 Creditrubeln pro Werst begnügen könnte, ohne Deficit zu haben und ohne der Regierung die Garantie schuldig zu bleiben. Seitens der Kohlenindustriellen haben aber die Klagen auf die Bahn von Eröffnung an bis heutzutage nicht aufgehört. Auch die anderen Industriellen klagen und sind sogar Fälle vorgekommen, dass Industrielle nach Uebergang von der Holzheizung zur Kohlenheizung wieder haben zur Holzheizung zurückkehren müssen in Folge unregelmässiger Zustellung der Kohlen. So hat sich die Donetzbahn in einer recht trübseligen Situation befunden, ist aus ihren Deficits und Garantiezahlungen der Regierung nicht herausgekommen, hat die Industrie nicht entwickeln helfen und befindet sich sogar am Rande einer Krisis.

Der Grund zu dieser traurigen Lage ist wohl hauptsächlich in zwei Umständen zu suchen: als man die Donetzbahn baute, hatte sie nur einen Ausweg über die Kursk-Charkow-Asower, und diese hatte nie so viel Rollmaterial, um alle von der Nachbarbahn ihr gelieferten Kohlenwagen zu empfangen und expediren zu können; andererseits mündete sie in den Mariapoler Hafen, welcher gar nicht ausgebaut ist. Die Kohlenschiffe sassen unendlich oft auf den Sandbänken auf, was Zeit und Geld kostete, und die Kohlenindustriellen mussten allen Muth und alle Energie verlieren.

Noch ein zweiter der Entwickelung hinderlicher Umstand waren die starken Steigungen, welche auf der Bahn beim Bau zugelassen sind; sie erlauben nur 35 Waggons in den Zug zu setzen und diese mit Mühe fortzubewegen. Endlich ist für Auf- und Abladen der Kohle gar nichts gethan; es existirt nicht eine mechanische Hebevorrichtung. Alle Kohlen werden mit den allerursprünglichsten Mitteln, als Schaufeln und Schubkarren, in den Waggons und aus den Waggons befördert, was natürlich die Arbeit nicht billiger macht.

Alle diese Erfahrungen geben uns die Hinweise, was man von der Jekaterinenbahn erwarten dürfte. Wird sie allen Forderungen gerecht werden! Die ersten Monate des Betriebes werden es uns lehren.

Literatur.

Die Grundzüge der elektromagnetischen Telegraphie. Unter besonderer Berücksichtigung der bei den Eisenbahnen bestehenden Einrichtungen zum Gebrauch für Eisenbahnbeamte, zusammengestellt und bearbeitet von R. Janecke, Königlicher Eisenbahnsecretär — Halberstadt — Selbstverlag des Herausgebers. (Siehe laufende No. 74 des Vorjahres.)

Mit Rücksicht auf die rasch vergriffene 1. und 2. Auflage des Werkchens und zufolge mehrfacher Aufforderungen hat sich der Verfasser veranlasst gesehen, der 3. Auflage einen Nachtrag beizugeben, in welchem „die Zwecke und die Construction der wichtigsten elektrischen Eisenbahn-Signalvorrichtungen“ in gedrängter Form zusammengestellt sind. Derselbe gewährt den Eisenbahnbeamten an der Hand erläuternder Skizzen Auskunft über die Zusammensetzung und Bedienung der wichtigsten elektrischen Einrichtungen für den Eisenbahn-Signalbetrieb.

— st. — **Der gesammte Eisenbahnbau.** Unter besonderer Berücksichtigung der Secundär- und Tertiärbahnen, des Erdbaues, der Trambahnen und der Seilbahnen. Mit Angaben über Preise und Kosten. Ein Handbuch in kurzer und leicht fasslicher Darstellung für Ingenieure, Juristen, Kameralisten, Studirende der technischen Hochschulen und für Bahnmeister. Bearbeitet von G. Osthoff, Ingenieur in Oldenburg. Mit 474 Abbildungen. Leipzig, Karl Scholtze. 1884.

Mit vorliegendem Werke wollte der Verfasser ein Compendium über den Eisenbahnbau schaffen, aus welchem nicht nur Ingenieure und speciell mit dem Bahnbau Beschäftigte, sondern auch Juristen, Kameralisten, Industrielle, Kaufleute, Vertreter von Städten u. s. w. sich belehren und Rath erholen könnten. Der Aufschwung, der im Secundär- und Tertiärbahnwesen vor sich geht, bringt nämlich letztgenannte Kreise jetzt häufig in nahe Berührung mit der Eisenbahntechnik und veranlasst dieselben, sich über Verhältnisse in dieser Branche ein Urtheil bilden zu müssen.

Bei Durchsicht des Buches gewinnen wir den Eindruck, dass richtiges und zweckentsprechendes Maass in dem Dargebotenen inne gehalten und das grosse Material in übersichtlicher und gedrängter Weise verarbeitet ist, sowie die neuesten Arbeiten in der Fachliteratur benutzt worden sind.

Der Inhalt zerfällt in 2 Hauptabschnitte: A. Haupt- und Secundärbahnen, B. Tertiärbahnen und besondere Bahnsysteme. Der erste Hauptabschnitt behandelt in 19 Capiteln: Allgemeines, die Ausführung des Unterbaues, die Oberbaubettung, Gleise, Weichen und Kreuzungen, das Legen des Oberbaues, die Drehscheiben, Schiebebühnen, Einfriedigungen, Wegeübergänge und Parallelwege, Barrièren, Stationstafeln etc., Bahnhöfe, Bahnhofs-Hochbauten, Wasserstationen, Hochbauten auf der Strecke, Rampen und Eisenbahnfähren. Bei den einzelnen Capiteln sind die bezüglichen technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgeführt. Der 2. Hauptabschnitt befasst sich in 5 Capiteln mit den Systemen Riggenbach und Fell, den Trambahnen, Seilebenen und schwebenden Seilbahnen.

Das Buch wird seinen Zweck gewiss sehr gut erfüllen und können wir es den vorgenannten Persönlichkeiten bestens empfehlen, aber namentlich auch den Provinzial- und Kreistechnikern, welche jetzt sehr häufig von Gemeinden und Industriellen als Rathgeber in Eisenbahnangelegenheiten aufgesucht werden. Diesen Beamten, deren Berufsgeschäfte es nicht erlauben, den Eisenbahnbau aus umfangreichen Handbüchern zu studiren, wird das besprochene „Compendium“ in den meisten Fällen ein willkommenes Hilfsmittel bieten.

Kartenwerke.

Dr. Koch's Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Abstossstationen von Mitteleuropa mit farbiger Abgrenzung der Bahngebiete in Farbendruck. Selbstverlag. In Commission der Barthol'schen Verlagshandlung in Berlin. 1884 (Juli-Ausgabe). Ladenpreis 1½ *M.* Diese Uebersichtskarte, welche mittelst farbiger Abgrenzung die Bahngebiete des Deutschen Reichs und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie nebst den angrenzenden Bahngebieten Mitteleuropas zur Anschauung bringt, ist soeben in neuer Auflage erschienen. Dieselbe veranschaulicht den Stand des Mitteleuropäischen Bahnnetzes am 1. Juli 1884 in der Weise, dass sie sowohl die in Betrieb als die in Bau befindlichen Bahnlinien und auch die wichtigsten Bahnprojecte angiebt. Auf dem Rande der Karte wird ein alphabetisches Verzeichniss der in derselben dargestellten Bahngebiete mitgetheilt, unter Beifügung sowohl der Farben, mit welchen dieselben auf der Karte colorirt sind, als auch der Quadratbezeichnung, mittelst deren man das betreffende Bahngebiet auf der Karte sofort finden kann, sowie des Verwaltungssitzes jeder Bahn.

Karte der Directions- und Betriebsamts-Bezirke der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen pro 1884 (Juli-Ausgabe), bearbeitet und herausgegeben von Dr. W. Koch, Selbstverlag, Berlin W., Magdeburgerstr. 22. In Commission von Barthol & Co. — Preis 1½ *M.**)

*) Nur bei directem Bezug der Karten vom Herausgeber sind dieselben Seitens der Abonnenten unserer Zeitung und der Bahnbeamten gegen Pränumerando-Einsendung des Betrages von 1 *M.* pro Exemplar (auch in Briefmarken zahlbar) und 10 ₰ für Francatur und Expedition zu beziehen.

Während die vorher angezeigte Uebersichtskarte das Preussische Staatsbahngebiet als ein besonders colorirtes Ganzes, welchem bereits die Berlin-Hamburger, Oels-Gnesener und Tilsit-Insterburger Eisenbahn incorporirt ist, gegenüber den übrigen Deutschen Eisenbahnen, hinstellt, veranschaulicht die vorliegende Uebersichtskarte speciell die Directions- und Betriebsamts-Bezirke der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen.

Die Aenderungen in der Organisation der Preussischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Juli d. J. eingetreten, sind in der soeben erschienenen Juli-Ausgabe vollständig berücksichtigt, so dass dieselbe ein zuverlässiges Bild von der am genannten Tage ins Leben getretenen Neuorganisation bietet.

Insbesondere sind auch die am 1. April eingetretenen Aenderungen in der Abgrenzung der Eisenbahn-Betriebsämter in der Karte berücksichtigt und besonders kenntlich gemacht.

Beide Uebersichtskarten dienen zugleich als Ergänzung des Ortsverzeichnisses (Indicateur des localités de servis par chemins de fer) des Herausgebers, indem die kleinen Quadrate, in welche beide Karten getheilt sind, mit den Zahlen und Buchstaben bezeichnet wurden, welche bei den im Ortsverzeichniss alphabetisch aufgeführten Stationen sich angegeben finden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Königl. Ung. Staatseisenbahnen. Die zwischen den Stationen Kétegyháza und Kurtics befindliche Ausweichstation Lökösháza, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet war, wird am 1. Juli d. J. auch für den allgemeinen Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet.

Budapest, am 27. Juni 1884. (1581)
Die Direction.

II. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Ministerial-Commission. Die in Folge Hochwasser am 19. Juni auf den von uns verwalteten Linien eingetretene Verkehrsunterbrechung wurde, u. z.
auf der K. K. Dniesterbahn mit 21.,
auf der Staatsbahn Tarnów-Leluchow mit 22.
und der Erzherzog Albrechtbahn mit 28. Juni cr.
gänzlich behoben.

Lemberg, 1. Juli 1884. (1582)
Betriebsleitung.

III. Güterverkehr.

Vom 15. Juli 1884 ab gelangt für den Transport von **Zucker aller Art zum Export** von **Klobuk** nach **Dresden-Elbkai** bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen ein Frachtsatz von 1,21 *M.* pro 100 kg zur Anwendung.

Dresden, am 1. Juli 1884. (1583)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Badisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Mai 1882 gelangt mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1884 der Nachtrag 4 zur Einführung. Nähere Auskunft über den Inhalt dieses Nachtrags ertheilen die diesseitigen Güterstationen.

Karlsruhe, den 2. Juli 1884. (1584)
Generaldirection.

Der directe Güter-Verkehr der **Staatsbahn-Station Hanau (Ostbahnhof)** ist vom 1. Juli d. J. ab auf weitere Stationen der Pfälzischen, Badischen, Württembergischen und Reichs-Bahn, sowie der directe Güter-Verkehr der Station Offenbach auf weitere Pfälzische Stationen ausgedehnt worden.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 23. Juni 1884. (1585)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten für Glassandtransporte im Verkehr zwischen Hohenbocka B. A. und Königs-Wusterhausen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Erfurt, den 29. Juni 1884. (1586)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Im **Bergisch-Märkisch-Belgischen** und **Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verbands-Verkehr** wird der Artikel „Gasreinigungsmasse" in Wagenladungen von 10 000 kg. zu den Sätzen des Specialtarifs III abgefertigt.

Elberfeld, den 30. Juni 1884. (1587)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Saarkohlenverkehr nach Nordbaden. Am 5. Juli d. J. tritt der VIII Nachtrag zum Saarkohlenausnahmetarif No. 5 in Kraft, enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Strecken Würzburg-Landa resp. Wertheim.

Köln, den 30. Juni 1884. (1588)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.).

Die für die Haltestelle Blumenhagen z. Z. bestehenden Beschränkungen in der Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren werden mit dem heutigen Tage aufgehoben.

Berlin, den 1. Juli 1884. (1589)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die **Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze und Kiesabbrände** im **Schlesisch-Sächsischen und Stettin-Märkisch-Schlesischen Verbande** gelten vom 1. Juli ab auch für Puddelofen-, Schweissofen- und Konventerschlacken.

Berlin, den 29. Juni 1884. (1590)
Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. pr. Galiz. Carl Ludwigbahn. Ausgabe von Nachträgen zu den Localtarifen aus Anlass der Eröffnung der Station Podgórze.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebs-Eröffnung der Station Podgórze (nächst Krakau) gelangt ein Nachtrag VI zum Local-Personen-Tarife vom 1. September 1876 und ein Nachtrag V zum Local-Güter-Tarife, Theil II vom 1. Januar 1883 zur Einführung.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den gesellschaftlichen Stationen, bei der Betriebs-Direction in Lemberg und beim Oeconomate in Wien zu beziehen.

Wien, am 28. Juni 1884. (1591)
Die General-Direction.

Vom 1. Juli cr. tritt ein **Ausnahmetarif für den Transport von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art** etc. im Verkehr zwischen Grajewo transit, Station der Ostpreussischen Südbahn einerseits und Stationen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch), Elberfeld und Hannover andererseits in Kraft.

Dieser Tarif findet nur Anwendung für den Verkehr mit Stationen der russischen Südwestbahnen und deren Hinterbahnen. Ab Grajewo transit findet Umkartirung und Weiterbeförderung nach den ermässigten Sätzen des neuen Local-Tarifs der russischen Südwestbahnen statt. Die so gebildeten Gesammtsätze sind durchweg erheblich niedriger als die bisherigen directen Sätze. Exemplare des Ausnahmetarifs für Grajewo transit mit einem Anhange enthaltend eine deutsche Uebersetzung von dem Localtarif der russischen Südwestbahnen für Eisen pp. sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu haben.

Bromberg, den 15. Juni 1884. (1592 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Staatsbahn-Verkehr Berlin-Erfurt. Die im Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbands-Gütertarife vom 1. Juni cr. enthaltenen, theilweise ermässigten Entfernungen und Tarifsätze zwischen

a) Gera, Leipzig (Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz S. St. B. einerseits und den Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin andererseits,

b) Görlitz, Zittau, Grossenhain S. St. B. und Dresden-Altstadt einerseits und diversen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt andererseits

treten mit sofortiger Gültigkeit auch im rubricirten Verkehr für

ad a) die Stationen Gera Th., Leipzig H. S. G., Plagwitz-Lindenau Th., Weida Th., Wolfsgefärth Th., und Zeitz Th.

ad b) Die Stationen Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Zittau und Grossenhain der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin, ad b., soweit im Staatsbahn-Verkehr Berlin-Erfurt für diese Stationen directe Abfertigung vorgesehen ist, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen. (1593)

Zu den **„Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa-Elbkai während der Elbschifffahrts-Periode 1884"** ist Nachtrag II erschienen und bei unserem Hauptbureau zu erlangen.

Dresden, den 30. Juni 1884. (1594)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 5. Juli d. J. tritt ein Nachtrag I zum Heft 2 des vom 15. Juni d. J. gültigen Ausnahmetarifs für den **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Kohlenverkehr** in Kraft, durch welchen die Stationen der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn in denselben einbezogen werden.

Aufgehoben werden durch diesen Nachtrag die Ausnahmetarife vom 15. April 1877 für den Kohlenverkehr zwischen Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Rheinischen Stationen einerseits und Stationen der Niederländischen Staats-, Holländischen, Niederländischen Central-, Lüttich-Limburger und Lüttich-Maestrichter Eisenbahn andererseits nebst Nachträgen, insoweit dieselben den Verkehr mit den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft andererseits betreffen.

Elberfeld, den 2. Juli 1884. (1595)
Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. Juli d. J. ab werden die Artikel **Puddelofen-, Schweissofen- und Kon-**

venterschlacken in die für den Transport von Eisenerzen und Kiesabbränden im Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Erfurt, Magdeburg, von Stationen der Breslau-Freiburger und den Stationen Berggiesshübel und Mügeln der Sächsischen Staatseisenbahnen nach Oberschlesischen Hüttenstationen (vom 1. October 1883 und 10. Mai 1884 an) bestehenden Ausnahmetarife aufgenommen.

Breslau, den 28. Juni 1884. (1596)
Königliche Eisenbahndirection
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch- und Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. werden die Artikel „Jute, Jutegarn und Jutegewebe" bis auf Widerruf in die Seehafen-Ausnahmetarife vom 15. September 1883 bezw. 1. Januar 1884 aufgenommen und zu den bestehenden Sätzen für Packleinen und Säcke (neue) (Ausnahmetarif 5a) abgefertigt.

Köln, den 2. Juli 1884. (1597)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Mit heutigem Tage tritt ein Tarif für den Güterverkehr zwischen **Sächsischen Stationen** einerseits und **Passau-** bezw. **Regensburg-Donaulände** andererseits für Transporte nach und von Serbischen, Rumänischen und Bulgarischen Stationen der unteren Donau (Strecke Belgrad-Galatz-Donaumündungen) in Kraft, von welchem Exemplare durch uns zu erlangen sind.

Dresden, den 1. Juli 1884. (1598)
Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen.
v. Tschirschky.

Vom 10. Juli d. J. ab werden in allen directen und Verband-Verkehren, in welchen sich **directe Sätze für Graetz** befinden, der Frachtberechnung für diese Station die um 10 km erhöhten Entfernungen der Station Opalenitza und die Frachtsätze der allgemeinen Kilometer-Tarif-Tabelle zu Grunde gelegt.

Eine Ausnahme tritt nur bei den Sätzen der Stückgutclasse in denjenigen Fällen ein, in welchen besondere Stations- oder Schnitt-Tabellen für Opalenitza bestehen; in diesem Falle werden für Graetz die Sätze von Opalenitza mit 0,11 *M.* Zuschlag berechnet.

Berlin, den 1. Juli 1884. (1599)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Mit dem 13/1. August cr. tritt der Special-Export-Tarif für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Charkow-Nicolajew-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser vom 13/1. März cr. ausser Kraft.

Neue Frachtsätze werden später bekannt gemacht werden.

Vom gleichen Zeitpunkte ermässigen sich die Getreidefrachtsätze ab Woroschba nach Danzig und Neufahrwasser (Special-Export-Tarif für Kursk-Kiew Bahn vom 6/18. April 1883 resp. Nachtrag I zu demselben vom 1. August/20. Juli 1883) auf Rbl. 174,70 resp. Rbl. 175,65.

Danzig, den 2. Juli 1884. (1600 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawka'er Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Central-Blatte finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze im Reclamationswege, Anwendung, und zwar:

für Baumwolle rohe
bei Zahlung für mindestens 10 000 kg. pr. Frachtbrief und Wagen:

Von Laube-Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Aussig nach Wien 2,01*) *M.*
Von Dresden Elbkai nach Wien 2,40 *M.*

*) Die Schleppbahn wird mit 10 Markpfennige pro 100 kg. separat berechnet.

Wien, am 28. Juni 1884. (1601)
Betriebs-Direction.

Galizisch-Norddeutscher Getreide-Verkehr. Tarifheft 1. Rumänisch-Deutscher Eisenbahn-Verband. Theil II, Heft 2. Einbeziehung des Artikels Kleie in den See-Exporttarif für Getreide etc. von Rumänien und Galizien bezw. von Russland, transit Galizien nach Stettin, Swinemünde und den Nordseehäfen.

Die im Nachtrag II zum Tarifheft 1 für den Galizisch-Norddeutschen Getreide-Verkehr und im Nachtrag 1 zum Theil II Heft 2 für den Rumänisch-Deutschen Eisenbahnverband enthaltenen Ausnahmesätze für Getreide etc. von Galizischen und Rumänischen Stationen bezw. ab Brody und Podwoloczyska transit für Russische Provenienzen nach den Deutschen Seeplätzen seewärts transito finden vom 15. Juli a. c. ab auch auf Kleie-Transporte Anwendung.

Wien, den 30. Juni 1884. (1602)
Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Güterverkehr (Fortsetzung S. 706).

V. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Pfälzische Eisenbahnen. Prioritätsanlehen der Königl. Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen. In den am 18. und 19. Juni cr. zu Ludwigshafen a/Rh. stattgehabten Verloosungen der Prioritätsanlehen der Pfälzischen Eisenbahnen sind nachstehende Partialobligationen pro 1. October ds. Js. gezogen worden:

A. Ludwigsbahn.

1. Von dem auf **4 pCt. convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 2 000 000 vom Jahre 1848. (31. Ziehung.)

Lit. A. No. 57 77 154 199 202 207 244 258 260 395 433 474 516 540 556 580 619 690
„ D. No. 22 25 61 88 98 211 222 252 291 337 415 423 } 30 Stück à fl. 1 000.
„ B. No. 9 57 82 132 274 349 384 419 450 503 506 572 589 667 670 690 715 752 777
„ E. No. 5 131 138 171 186 196 225 287 432 479 480 489 } 31 Stück à fl. 500.
„ C. No. 38 51 68 83 96 235 243 272 311 450 460
„ F. No. 51 161 177 192 229 248 255 295 314 317 390 417 418 466 } 25 Stück à fl. 100.

2. Vom dem auf **4 pCt. convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 500 000 vom Jahre 1852. (31. Ziehung.)

Lit. G. No. 62 66 122 144 165 182 199 . . . 7 Stück à fl. 1 000.
„ H. No. 26 36 42 66 83 140 248 265 310 . . . 9 Stück à fl. 500.
„ J. No. 36 215 224 241 251 . . . 5 Stück à fl. 100,

3. Von dem auf **4 pCt. convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1856. (26. Ziehung.)

Lit. K. No. 15 52 95 131 288 313 325 361 371 393 . . . 10 Stück à fl. 1 000.
„ L. No. 58 106 114 156 213 238 251 255 267 387 . . . 10 Stück à fl. 500.
„ M. No. 102 259 280 297 339 341 405 424 441 527 550 564 577 646 764 789 798 816 843 873 896 995 . . . 22 Stück à fl. 100.

4. Vom **4 pCt. Prioritätsanlehen** von fl. 900 000 vom Jahre 1861. (16. Ziehung.)

Lit. A. No. 73 128 190 205 250 410 435 . . . 7 Stück à fl. 1 000.
„ B. No. 15 128 265 333 405 449 551 581 . . . 8 Stück à fl. 500.
„ C. No. 17 65 87 226 544 568 588 606 753 823 835 862 883 915 922 970 16 Stück à fl. 100.

5. Vom **4 pCt. Prioritätsanlehen** von fl. 3 420 000 vom Jahre 1862. (16. Ziehung.)

Lit. D. No. 51 70 101 180 259 514 752 786 996 1180 1223 1382 1456 1479 1573 1682 1685 1731 1789 1971 . . . 20 Stück à fl. 1 000.
„ E. No. 203 300 341 412 579 589 594 610 722 778 871 1110 1123 1208 1214 1222 1335 1537 1801 1910 1958 1983 2083 2114 . . . 24 Stück à fl. 500.
„ F. No. 207 215 244 315 346 393 494 806 841 950 1103 1139 1451 1525 1564 1691 1773 1835 1906 1907 2039 2133 . . . 22 Stück à fl. 100.

6. Vom **4 pCt. Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1865. (16. Ziehung.)

Lit. G. No. 65 276 356 400 . . . 4 Stück à fl. 1 000.
„ H. No. 6 29 57 337 352 . . . 5 Stück à fl. 500.
„ J. No. 2 186 286 327 342 501 536 619 670 708 712 771 810 925 943 15 Stück à fl. 100.

7. Vom **4 pCt. Prioritätsanlehen** von *M.* 2 715 000 vom Jahre 1879. (4. Ziehung.)

Lit. A. No. 345 649 714 875 991 . . . 5 Stück à *M.* 2 000.
„ B. No. 100 137 159 . . . 3 Stück à *M.* 1 000.
„ C. No. 87 140 232 330 364 . . . 5 Stück à *M.* 500.

8. Vom **4 pCt. Prioritätsanlehen** von *M.* 275 000 vom Jahre 1880. (2. Ziehung.)

Lit. E. No. 12 . . . 1 Stück à *M.* 1 000.
„ F. No. 17 . . . 1 Stück à *M.* 500.

9. Vom **4 pCt. Prioritätsanlehen** von *M.* 39 201 700 vom Jahre 1881. (2. Ziehung.)

Lit. A. No. 84 230 304 575 727 1102 1253 1558 1964 2578 2936 3142 3230 3507 3659 3814 4203 4263 4331 4415 4531 4587 4697 4988 5232 5537 5538 6022 6151 6167 6193 6398 6420 6424 6427 6451 6705 6755 6852 6907 7060 7161 7165 7303 7310 7335 7508 7580 7808 7898 7920 8064 8341 8455 8550 8582 8616 8790 9119 9140 9143 9229 9258 9269 9357 9468 9608 9719 9908 10152 10321 10345 10382 10393 10533 10631 10682 10856 11015 11040 11093 11186 11452 11528 11803 11897 11928 11931 11947 12117 12186 12219 12319 12416 12456 12508 12515 12541 12728 12792 12814 12884 . . . 102 Stück à *M.* 1 800.
„ B. No. 51 187 248 343 490 495 714 733 755 837 959 1088 1204 1231 1384 1432 1512 1623 1739 1791 2072 2223 2292 2465 2873 3004 3393 . . 27 Stück à *M.* 1 200.
„ C. No. 76 165 205 458 604 621 825 1191 1371 1626 1683 1931 1966 2168 2202 2295 2358 2428 2717 2722 2725 2873 2901 3164 3210 3218 3422 3500 3564 3624 3715 4047 4218 4418 4419 4480 5010 5127 5134 5245 5273 5295 5390 5459 44 Stück à *M.* 900.
„ D. No. 49 67 86 164 395 451 595 811 824 856 866 885 924 1819 1885 1945 2110 2177 2221 2243 2491 2518 2640 2713 2753 2789 2917 3111 3124 3258 3472 3881 3989 4132 4307 4342 4484 4517 4765 4788 4818 4899 5106 5144 5196 5445 5642 5814 5932 5964 6239 6613 6628 6632 6923 7116 7195 7283 7305 7309 7706 7854 7963 8036 . . . 64 Stück à *M.* 600.

Lit. E. No. 73 303 362 432 563 733 829 1093 1110 1196 1254 1396 1398 1454 1725 1977 2000 2001 2020 2169 2265 2419 2457 2953 3117 3355 4212 4312 4535 4581 4624 4645 4841 4967 5106 5155 5449 5509 5877 5998 6032 6142 6168 6231 6255 6355 6408 6564 6752 6891 6920 6927 7001 7018 7027 7083 7188 7235 7333 7626 7824 7891 7989 8083 8146 8220 8262 8307 8366 8759 8764 8954 8959 9097 9207
75 Stück à *M.* 200.

B. Maximiliansbahn.

10. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von *M.* 13 875 000 vom Jahre 1881. (2. Ziehung.)

Lit. A. No. 102 335 346 497 584 626 1007 1077 1100 1104 1273 1446 1575 1596 1613 1793 1964 2240 2474 2509 2531 2591 2823 2848 2989 . . . 25 Stück à *M.* 1 800.

„ B. No. 452 493 546 626 670 785 819 892 1025 1384 1507 1539 1618 1813 1915 2035 2045 2132 2317 2331 2337 2432 . . . . 22 Stück à *M.* 1 200.

„ C. No. 277 604 643 673 698 769 955 1114 1130 1178 . . . . . 10 Stück à *M.* 900.

„ D. No. 25 37 177 669 693 812 859 1004 1117 1145 1219 1247 1352 1394 1428 1515 1594 1610 1858 2000 2010 2013 2205 2863 2865 2875 2926 2948 2968 3132 3192 3234 3403 3624 3879 4054 4093 4524 4661 4680 4799 4982 . . 42 Stück à *M.* 600.

„ E. No. 72 146 225 467 534 742 930 980 1022 1183 1319 1607 2111 2437 2473 2878 3048 3096 3311 3561 3659 3836 . . . . 22 Stück à *M.* 200.

C. Nordbahnen.

11. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von *M.* 4 300 000 vom Jahre 1880. (2. Ziehung.)

Lit. A. No. 68 144 416 508 807 . . . . 5 Stück à *M.* 2 000.

„ B No. 171 332 399 436 595 705 1037 1518 1720 1823 . . . . . 10 Stück à *M.* 1 000.

„ C. No 142 185 225 399 506 . . . . 5 Stück à *M.* 500.

12. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von *M.* 21 530 700 vom Jahre 1881. (2. Ziehung.)

Lit. A. No. 11 59 269 506 736 766 779 822 . . . . 8 Stück à *M.* 2 000.

„ B. No. 60 151 492 513 585 597 643 842 877 914 958 986 1067 1121 1253 1261 1385 1444 1770 2388 2501 2674 2764 3163 3344 3442 3446 3460 3615 3771 3850 3910 4067
33 Stück à *M.* 1 800.

„ C. No. 48 113 174 350 389 787 874 1051 1169 1189 1239 1421 1758 1775 1794 1970
16 Stück à *M.* 1 000

„ D. No. 88 469 527 622 629 978 1009 1022 1070 1079 1153 1167 1205 1241 1248 1347 1554 1560 1753 1820 1834 2043 2122 2500 2644 2725 2937 3008 3026 3151 3212 3278 3419 4132 4255 4333 4810 4818 4836 4861 5178 5190 5529 5626 5636 5834 5842 5957 6042 6162 6298 6346 6719 . . . . 53 Stück à *M.* 900.

„ E. No. 47 153 175 199 200 310 352 484 610 671 740 1203 1256 1665 1679 1743 1780 1825 1920 1921 1933 2014 2090 2097 2140 2317 2445 2481 3081 3191 3451 3695 3915 4089 4092 4647 4824 4834 4920 5021 5217 5234 5272 5667 5691
45 Stück à *M.* 500

„ F. No. 52 347 841 963 1214 1320 1465 1485 1665 1674 1935 2055 2201 2240 2398 2400 2441 2469 2599 2626 2665 2734 2823 2843 2956 3079 3180 3229 3336 3810 3847 4012 4113 4204 4205 4246 4497 4633 4654 4660 4764 4835 . 42 Stück à *M.* 200.

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October ds. Js. an
in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „ „ Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim „ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Creditbank,
„ Berlin „ S. Bleichroeder,
„ „ „ der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ Neustadt „ L. Dacque,
„ München „ der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg „ der Kgl. Hauptbank und bei sämmtlichen K. Filialbanken,
„ Ludwigshafen a/Rh. bei der Directions-Hauptcasse
erfolgt, dass die Verzinsung derselben vom 1. October ds. Js. ab aufhört, und dass die per 1. April 1885 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Die sämmtlichen 4½ pCt. Prioritätsanlehen der Pfälzischen Ludwigs-, Max- und Nordbahnen sind zur Rückzahlung per 1. October 1881 gekündigt.

Aus früheren Verloosungen sind noch rückständig:

A. Ludwigsbahn:

1. Von den ausgeloosten 4 pCt. **convertirten Prioritätsobligationen** von den Jahren 1848, 1852 und 1856.

Lit. A. No. 170. B. No. 34. C No. 53. | Lit. J. No. 32 182. K. No. 122 341.
„ D. No. 13. E. No. 42. F. No. 464. | „ M. No. 583 759.
} Rückzahlungstermin 1. October 1883.

2. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1879.
Lit. A. No. 972. Rückzahlungstermin 1. October 1883.

3. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1881.

Lit. A. No. 10106 11836 11951.
„ B. No. 827 1090 2599.
„ C. No. 1693 2432 2818 3849 5180.
| Lit. D. No. 3016 3565 3872 4255 7538.
„ E. No. 80 3248 3890 4486 4699 4943 6759 7879 9028.
} Rückzahlungstermin 1. October 1883.

B. Maximiliansbahn.

4. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1881.
Lit. A. No. 694 2960. B. No. 1512 2271 2377.
„ D. No. 400 432 1223 3799 3805. E. No. 1009 1101 3507 3680.
} Rückzahlungstermin 1. October 1883.

C. Nordbahnen.

5. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1880.
Lit. C. No. 532. Rückzahlungstermin 1. October 1883.

6. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1881.
Lit. B. No. 38 3187 3244. C. No. 886 1184.
„ D. No. 2805 4990 6092. E. 1391 1644 2957 3780 4133 5401.
„ F. No. 304 537 618 1125 2649.
} Rückzahlungstermin 1. October 1883.

Ludwigshafen a/Rh., 20. Juni 1884. (1607)

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
Lavale.

Rumänisch-Galizisch-Danziger Verkehr via Granica. Mit dem 20. Juli l. J. gelangt ein Nachtrag II zum obigen Tarife vom 15. December 1882 zur Einführung, welcher neue ermässigte Frachtsätze von Rumänischen und Galizischen Stationen nach Illowo/Mlawa transit für Danzig und andere Stationen Ost- und Westpeussens u. zw. für Getreide und Kukurutz enthält.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zu beziehen.
Wien, den 2. Juli 1884. (1603)
Die General-Direction der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Erfurt. Zum General-Verzeichniss der Coupons für combinirbare Rundreisebillets ist der III. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält neben den bereits in Nachtrag I und II aufgeführten Aenderungen und Ergänzungen mehrere neue Coupons für Strecken der Königlichen Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M.
Exemplare des Nachtrags werden unentgeltlich von den Billet-Expeditionen, sowie von der Ausgabestelle für combinirbare Rundreise-Billets in Erfurt verabfolgt.
Erfurt, den 28. Juni 1884. (1604)
Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Am 1. Juli 1884 tritt der Nachtrag II zum Localpersonentarife in Wirksamkeit, durch welchen die bisherigen Fahrpreise ab Wien und Prag nach den jenseits Kolin gelegenen Stationen mehrfache Ermässigungen erfahren.
Wien, am 27. Juni 1884. (1605)
Die General-Direction.

K. K. priv. Oes err. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Nord- und Westdeutsch-Oesterreichischer Personen-Verkehr via Tetschen. Am 15. Juli 1884 tritt zwischen Nord- und Westdeutschen Stationen einerseits und Oesterreichischen Stationen andererseits ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck in Kraft, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. September 1882 gleichzeitig aufgehoben wird.
Wien, am 28. Juni 1884. (1606)
Die Central-Verwaltung.

Eisenbahn-Effectenverkehr (Fortsetzung).

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Bei der am 1. Juli 1884 stattgehabten Verloosung der Prioritäts-Obligationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn sind in allen zehn Serien gezogen worden:
1. von den Schuldverschreibungen ddo. 1. Januar 1861 die Nummern: 73 117 329 387 559 623 800 857 860 1161 1304 1365 1535 1555 1678 1924 2007 2067 2097 2144 2152 2165 2223 2513 2618 2644 2669 2743 2817 2899 2935 2972 3039 3091 3106 3155 3307 3430 3435 3595 3599 3672 3726 3899 3921,
2. von den Schulverschreibungen ddo. 1. Juli 1869 die Nummern: 16 77 304 576 635 750 758 823 850 888 894,
3. von den Schuldverschreibungen ddo. 1. Juli 1873 die Nummern: 20 102 150 498.
Die ausgeloosten Prioritäts-Obligationen werden vom 1. Januar 1885 angefangen, u. zwar: die Prioritäts-Obligationen der Emissionen 1861 u. 1869 bei der gesellschaftlichen Centralcasse in Wien (I Elisabethstrasse 9), bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. und bei der Filiale der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel u. Gewerbe in Prag; die Prioritäts-Obligationen der Emission 1873 aber bei den zwei erstgenannten Zahlstellen und ausserdem bei dem Bankhause Merck, Fink & Cie. in

München, bei der Direction der Disconto-gesellschaft in Berlin, bei der Württembergischen Bankanstalt vormals Pflaum & Cie. in Stuttgart und bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig eingelöst.

Mit dem Termine der Fälligkeit der verloosten Schuldverschreibungen hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und sind daher bei deren Eincassirung auch sämmtliche, bis zu diesem Zeitpunkte noch nicht fällig gewordene, zu denselben gehörige Zinsabschnitte, sowie der Talon zurückzustellen.

Wien, am 1. Juli 1884. (1608)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Bei der am 1. Juli d. J. öffentlich stattgefundenen 15. Ziehung von 397 Stück der 5 pCt. Prioritäts-Obligationen Serie B sind nachstehende Nummern gezogen worden:

No. 90701 bis 90800 . . . 100
„ 182801 „ 182900 . . . 100
„ 229401 „ 229500 . . . 100
„ 231404 „ 231500 . . . 97

Total 397 Stück.

Die Rückzahlung der gezogenen Obligationen findet vom 2. Januar 1885 an gegen Rückgabe der Original-Urkunden bei den unten bezeichneten Cassen statt:

in Wien bei der K. K. pr. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,
„ „ bei der Allgem. Oesterr. Boden-Credit-Anstalt,
„ „ bei dem Herrn S. M. v. Rothschild,
„ Budapest bei der Ungar. allgem. Credit-Bank,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
} mit Frcs. 500 zum Tagescourse

„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
„ „ bei den Herren L. Behrens & Söhne,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
„ Leipzig bei der allgem. Deutschen Credit-Anstalt,
„ Dresden bei der Filiale der allgem. Deutschen Credit-Anstalt,
} mit Mark 400

„ Basel bei den Herren von Speyer & Co. mit Frcs. 500.

Vom 1. Januar 1885 ab findet eine weitere Verzinsung der gezogenen Obligationen nicht statt.

Wien, am 1. Juli 1884. (1609)

Der Verwaltungsrath.

Am 1. Juli d. J. beginnt die **Ausgabe eines neuen Couponbogens für die Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. Emission.**

Zu dem Behuf sind die Talons zu den bezeichneten Prioritäts-Obligationen unter Beifügung eines arithmetisch geordneten, in duplo auszufertigenden Nummer-Verzeichnisses

in Altona bei unserer Hauptcasse,
in Kiel bei dem Bahnhofs-Inspector Herrn Kähler,
in Flensburg bei dem Betriebs-Inspector Herrn Matthiessen,

vom bezeichneten Tage an, an den Wochentagen Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag von 9 Uhr Vormittags bis 12 Uhr Mittags einzureichen.

Ein Exemplar des Nummer-Verzeichnisses wird mit Quittung über die geschehene Einlieferung der Talons versehen, sofort zurückgegeben; nach Ablauf von 8 Tagen können gegen Rückgabe dieses Verzeichnisses die neuen Couponbogen bei der nämlichen Dienststelle während der vorbezeichneten Geschäftsstunden in Empfang genommen werden.

Formulare zu den einzureichenden Verzeichnissen werden vom 25. d. M. ab bei den Ausgabestellen verabfolgt.

Altona, den 24. Juni 1884. (1610)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Aachen-Jülicher Eisenbahn-Gesellschaft.

Bilanz pro 31. December 1883.

Activa	M.	Pf.
Bau-Conto	8 526 708	98
Vorarbeiten für projectirte neue Bahnstrecken	1 409	29
Grundstücke zu Rothe-Erde	56 860	—
Kiesförderungsanlage	5 371	55
Ziegeleianlage	5 382	—
Werthbestände an Materialien	159 286	28
Provisions-, Cours-Gewinn- und Verlust-Conto	10 000	—
Debitoren	113 343	43
Effecten des Erneuerungsfonds	107 400	—
do. des Reservefonds	30 000	—
Cassenbestand	15 102	32
Total der Activa	9 030 863	85

Passiva	M.	Pf.
Stamm-Actien . . . 4 800 000 M.		
Hiervon sind noch nicht begeben . . 3 000 000 „	1 800 000	—
Stamm-Prioritäts-Actien	1 800 000	—
Prioritäts-Obligationen	3 600 000	—
Creditoren:		
a) in Annuitäten zu tilgende Beschaffungskosten von Wagen . . . 236 825 M. 86 Pf.		
b) rückständige Grundentschädigungen . . . 74 430 „ 69 „		
c) Anleihen bei Banken . . . 305 708 „ 25 „		
d) Diverse Creditoren . . . 68 609 „ 58 „	685 574	38
Bestand der Pensions-, Kranken- und Sterbecassen	55 199	79
„ des Reservefonds	48 834	07
„ „ Erneuerungsfonds	356 266	44
Fonds zur Einlösung von verfallenen Zins-Coupons und Dividenden-Scheinen	93 312	50
Diverse Cautionen und Depositen	24 591	56
Hypotheken	24 000	—
Betriebs-Ueberschuss (Laut Betriebs-Rechnung)	226 353	53
Conto pro Diversi (Uebertragposten)	321 731	58
Total der Passiva	9 030 863	85

Betriebs-Rechnung 1883.

Einnahme	M.	Pf.
Vortrag aus dem Jahre 1882	11 543	53
Personen-Verkehr	113 713	50
Güter-Verkehr	632 248	12
Miethe für Wagen	127 680	50
Vergütung für Anschlussgeleise an Etablissements	3 280	61
Erlös für verkaufte Materialien zu Gunsten des Erneuerungsfonds (cfr. Ausgabe)	40 211	66
Erlös für verkaufte sonstige Materialien	12 634	07
Pächte und Miethen	11 519	57
Zinsen	5 692	12
Verschiedene Einnahmen	3 426	45
(1611) Summa der Einnahme	961 950	13

Ausgabe	M.	Pf.	M.	Pf.
Betriebs- und Verwaltungskosten:				
a) Allgemeine Verwaltung	75 805	27		
b) Bahn-Verwaltung	44 465	38		
c) Transport-Verwaltung	248 627	21	368 897	86
Dotation des Reservefonds			8 526	71
Rücklagen in den Erneuerungsfonds:				
a) Rücklagen für verkaufte Materialien (cfr. Einnahme)	40 211	66		
b) Regulativmässige Rücklagen	108 313	36	148 525	02
Zinsen der Obligationen und Anleihen			209 647	01
Netto-Ueberschuss zur Zahlung:				
a) der Tantièmen	21 830	60		
b) der Eisenbahnsteuer	6 000	—		
c) von 5 pCt. Dividende an das ganze Actiencapital	180 000	—		
d) zur Abschreibung auf Provisions-, Cours-Verlust-Conto	10 000	—		
e) zum Vortrag auf das Jahr 1884	8 522	93	226 353	53
Summa der Ausgabe			961 950	13

VI. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Die Lieferung von:

30 Stück Gepäckwagen für Güterzüge soll vergeben werden.

Termin:

Donnerstag, den 17. Juli 1884.

Bedingungen gegen Einzahlung von 2 ℳ vom unterzeichneten Büreau zu beziehen.

Hannover, den 26. Juni 1884. (1612 J)

Maschinentechnisches Büreau.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstätte-Materialien aus dem Jahre 1883/84 sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen sind, beliebe man bis zum 16. d. M, Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Giessen, den 1. Juli 1884. (1613)

Grossherzogliche Direction.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen. ca. 6 000 t alte Eisenschienen und Klein-Eisenzeug werden auf dem Submissionswege verkauft, in Loosen nach Wahl der Käufer.

Offerten sind vom 12. August 1884 ab an das Centralbureau der Gesellschaft in Utrecht (Holland) einzureichen.

Bedingungen und Erläuterungen vom 20. Juli 1884 an am Centralbureau der Gesellschaft in Utrecht und in den Bureaux der Sections-Ingenieure in Groningen, Meppel, Zutfen, Nymegen, Rotterdam, Breda und Venloo. (1614 D & C)

Bedingungen werden auf Franco-Anfrage nach dem 20. Juli 1884 zugesandt.

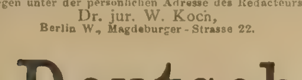
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 53. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Juli 1884.

Excursion des Vereins für Eisenbahnkunde.

Am Nachmittag des 4. d. M. besuchten etwa 40 Mitglieder den nach der Gefriermethode des Ingenieur Poetsch in Abteufung begriffenen Schacht der Braunkohlengrube Centrum in der Nähe von Königs-Wusterhausen. Die bereits in Zeitschriften mehrfach besprochene Abteufungsmethode, welche ersonnen ist zur Ueberwindung der Schwierigkeiten gegen den Seiten- und Sohlendruck stark wasserführender und schwimmender Gebirge, sowie bei Durchteufen von Schwimmsand, besteht in der Herstellung einer Frostmauer in dem zu durchfahrenden druckhaften Boden.

Zu dem Zwecke sind rings um den rechteckigen Schacht etwa 0,5 m von der Schachtwandung und in 1 m Abstand von einander entfernt Bohrlöcher von 200 mm Durchmesser mit schmiedeeisernen Futterröhren (Gefrierröhren) bis auf 27 m Tiefe und etwa 0,5 in die Braunkohle hinein niedergetrieben. Diese Arbeit war bei der Beschaffenheit des Bodens, welcher aus Thon, feinem Sand und thonigem Sand besteht, ohne Schwierigkeit ausführbar.

In diese Röhren, welche im Innern am unteren Ende einen mit der Spitze nach unten gerichteten Hohlconus mit schwachem Anzug haben, wird von oben ein Holzpfropf eingesetzt und derselbe durch mehrere eingebrachte Schichten von Gips oder Cement einige Centimeter stark gedichtet. Zur grösseren Dichtigkeit wird noch eine doppelte genau passende Blechplatte mit zwischenliegendem Theerfilz eingestossen. Eine sorgfältige Dichtung ist ein Haupterforderniss, da hier etwa ausfliessende Lauge das Gefrieren des Bodens, so weit als die Lauge dringt, unmöglich machen würde. Hierauf wird in das 200 mm weite Rohr ein 50 mm weites zweites Rohr eingebracht, welches am unteren Ende mit seitlichen Ausströmungsöffnungen versehen ist. Die inneren Röhren werden oben sämmtlich durch eine Sammelröhre verbunden und gleichfalls stehen die ringförmig verbleibenden Räume zwischen der Aussenwandung der inneren Röhren und der Innenwandung der weiteren Röhren über der Erde mit einer gemeinschaftlichen Sammelröhre in Verbindung und kann jede der eingetriebenen Gefrierröhren durch Ventile von jeder der beiden Sammelröhren abgesperrt werden. Vermittelst der einen Sammelröhre wird nun in die inneren 50 mm weiten Röhren eine wässerige Chlorcalciumlösung von niedriger Temperatur, im vorliegenden Falle von — 18° Celsius, gedrückt. Die concentrirte Lösung von Chlorcalcium in Wasser gefriert erst bei — 40° Celsius, jedoch haben auch schon weniger concentrirte Lösungen einen erheblich unter 0 liegenden Gefrierpunkt und es muss daher ein Austreten von Lösung in das Gebirge, wie oben angedeutet, sorgfältig vermieden werden. Aus den inneren Röhren tritt die Lösung durch die oben erwähnten, am unteren Ende befindlichen seitlichen Oeffnungen aus und strömt in dem weiten Rohr, dessen Aussenwandungen abkühlend und sich selbst erwärmend, in die Höhe zur Sammelröhre und von da zurück zur Eismaschine, um wieder abgekühlt zu werden. Bei Beginn der Arbeit, bei einer Erdtemperatur von + 8 bis + 11° ist die Erwärmung der Lauge sehr erheblich, doch friert allmälig um die Gefrierröhren ein cylindrischer Mantel, welcher sich nach 8 Tagen auf etwa 1¾ bis 2 m von der Mitte des Rohres aus erstreckt. Streng genommen ist dieser Mantel ein Kegel, dessen Basis am unteren Ende des Rohres liegt, da der Gefrierkreis am oberen Ende wegen der höheren Temperatur der austretenden Lauge kleiner ist. Es ist damit die Frostmauer im unteren Theile, wo der grösste Seitendruck stattfindet, am widerstandsfähigsten und entscheidet dieser Umstand dafür, dass der Erfinder die Lösung in der beschriebenen Weise und nicht umgekehrt circuliren lässt. Da die Röhren in 0,8 m Entfernung von Wandung zu Wandung stehen und nur 0,4 m von der inneren Schachtwandung, so bildet sich um den Schacht eine vollständige Frostmauer, welche dem schwimmenden Gebirge die Festigkeit eines milden Sandsteines oder Schiefers ertheilt, welcher mit Hacke und Eisen gelöst werden muss und dem Drucke des nicht gefrorenen Gebirges den erforderlichen Widerstand gleich einer Schachtausmauerung leistet. Der Wärmeeinfluss des umgebenden Terrains ist so gering, dass in diesem Gefrierzustand die Lösung nur mit 3° Temperaturerhöhung, also mit — 15° Celsius zur Eismaschine zurückkehrte. Die Temperatur in der Schachtsohle betrug etwa — 1° Celsius, so dass die Arbeiter bequem arbeiten können und durch die Temperatur selbst zur Arbeit angehalten werden, da sie sonst frieren würden.

Man teuft 1 bis 2 m wie im gesunden Felsen ohne Auszimmerung ab und baut dann eine starke Stollenzimmerung mit doppelter Schrotzimmerung zum Schutz gegen Wasser sorgfältig ein, da man nach Fertigstellung der Abteufung den Schacht ohne Beibehaltung der Frostmauern in Zimmerung stehen lassen will. Um eine Vorstellung von dem Druck zu geben, welcher vor Anwendung der Gefriermethode in dem Schachte herrschte, zeigte man auf der Baustelle einen 23 cm hohen zerstörten I-Träger, welcher durch stetigen Druck im Schacht zerdrückt worden war.

Zur Abkühlung der Chlorcalciumlösung diente eine Carré'sche Eismaschine. Ammoniakgas wird durch Erwärmen einer wässerigen Ammoniaklösung mittelst Dampfumspülung producirt, das Gas mittelst Druckpumpe zur Flüssigkeit verdichtet, durch Kühlwasser demselben die entstehende Wärme entzogen und durch nachfolgende plötzliche Expandirung die Flüssigkeit wieder in Gas verwandelt, wobei die erforderliche latente Wärme der Umgebung entzogen wird. Das hierbei entstehende Gas wird wieder vom Wasser absorbirt und der Kreislauf beginnt von Neuem. Zu erwähnen bleibt noch, dass die Leitungsröhren der kalten Lösung sich durch Niederschlag aus der Luft mit einer 50 mm dicken Schicht Reif, welcher schliesslich in Eis übergeht, bedecken und sich so selbst einen vorzüglichen Schutzmantel gegen Erwärmung schaffen, da der Reif und das Eis sehr schlechte Wärmeleiter sind und auch die Wärmestrahlung behindern. R. B.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen. Zu dem Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen ist der IX. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction herausgegeben worden.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Das Güterwagenpark-Verzeichniss No. 88 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) ist verausgabt worden. Durch dies neue Verzeichniss wird das im Januar 1883 ausgegebene Verzeichniss No. 82 aufgehoben und ist dasselbe einzuziehen.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction ist Anfangs dieses Monats der I. Nachtrag zu den Kilometerzeigern No. 30 (Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg), No. 37 (Königliche Eisenbahndirection zu Breslau), der II. Nachtrag zur ganzen Sammlung von Kilometerzeigern, sowie zu No. 98 (Niederländische Staatseisenbahnen) und der IV. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 13 (Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg) herausgegeben worden. Durch den IV. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 13 wird der im Januar 1884 herausgegebene Nachtrag II aufgehoben und es ist derselbe einzuziehen.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3765 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu No. 1 der Veränderungs-Nachweisung zur Vereinskarten-Liste vom 1. Juli 1884) (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 3766 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem IX. Nachtrag zu dem Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen) (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 3797 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu den zur Vertheilung gelangten Kilometerzeigern) (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 3798 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss No. 88) (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Actiengesetz.

Der Bundesrath hat der Novelle zum Deutschen Handels-Gesetzbuche, betr. die Commanditgesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften, wie dieselbe aus den Beschlüssen des Reichstags hervorgegangen, am 2. d. Mts. seine Zustimmung ertheilt und die Publication des Gesetzes steht demnach in nächster Zeit bevor.

Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

S. Exc., der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Maybach, hat am 3. d. Mts. einen fünfwöchentlichen Urlaub nach Süddeutschland und der Schweiz angetreten.

Ministerialerlass, betr. Durchführung der bahnpolizeilichen Vorschriften bezüglich des eigenmächtigen Oeffnens von Eisenbahnbarrièren.

Nachdem in neuerer Zeit mehrfach geschlossene Eisenbahnbarrièren von Unbefugten geöffnet oder überstiegen worden sind — theilweise sogar trotz der ausdrücklichen Warnungen des Bahnbewachungspersonals — hat der Minister der öffentlichen Arbeiten sich veranlasst gesehen, mittelst Erlasses vom 28. Juni cr. allen Königlichen Eisenbahnbehörden die Weisung zu ertheilen, alle derartigen zur Kenntniss gelangenden Uebertretungen der betreffenden Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements aufs Nachdrücklichste verfolgen und zur Bestrafung bringen zu lassen. Die in Rede stehenden Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements lauten im Auszuge:

§ 54. Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Ueberfahrten oder Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur so lange, als die letzteren nicht durch Barrièren verschlossen sind. Es ist dabei jeder unnöthige Verzug zu vermeiden.

Es ist untersagt, die Barrièren oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen.

§ 59. So lange die Uebergänge geschlossen sind, müssen Fuhrwerke, Reiter, Treiber von Viehheerden und Führer von Lastthieren bei den aufgestellten Warnungstafeln halten. Das Gleiche gilt, sobald die Glocken an den mit Zugbarrièren versehenen Uebergängen ertönen. Fussgänger dürfen sich den geschlossenen Barrièren nähern, dieselben aber nicht öffnen.

§ 62. Wer den Bestimmungen der (vorstehenden) Paragraphen . . . zuwiderhandelt, wird mit einer Geldstrafe bis zu 30 ℳ bestraft, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist.

§ 63. Die Bahnpolizei-Beamten sind befugt, einen Jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung der im § 62 gedachten Bestimmungen betroffen oder unmittelbar nach der Uebertretung verfolgt wird und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag. Derselbe ist mit der Festnahme zu verschonen, wenn er eine angemessene Sicherheit bestellt. Die Sicherheit darf den Höchstbetrag der angedrohten Strafe nicht übersteigen.

Enthält die strafbare Handlung ein Verbrechen oder Vergehen, so kann sich der Schuldige durch eine Sicherheitsbestellung der vorläufigen Festnahme nicht entziehen.

Jeder Festgenommene ist ungesäumt an die nächste Polizeibehörde oder an den Staats- oder Polizeianwalt abzuliefern.

Ministerialerlass vom 2. Juli d. J., betreffend Beobachtung der im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege erlassenen Vorschriften.

Die während der warmen Jahreszeit erfahrungsmässig in erhöhtem Grad bestehende Gefahr der Verbreitung von Ruhr, Dyssenterie und ähnlichen Krankheiten hat den Minister der öffentlichen Arbeiten veranlasst, mittelst Erlasses vom 2. d. M. den Königlichen Eisenbahndirectionen die sorgfältige Beobachtung der im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege erlassenen Vorschriften in Erinnerung zu bringen. Diese Vorsichtsmassregeln betreffen hauptsächlich die Desinfection der Bedürfnissanstalten auf den Bahnhöfen, die Reinlichkeit und Lüftung der zum Aufenthalt des Publikums bestimmten Räume, Wartesäle etc., sowie die Beschaffung ausreichenden und gesunden Trinkwassers.

Restaurationswagen in den Schnellzügen auf der Route Frankfurt a/M.-Eger via Nürnberg-Markt Redwitz.

In Veranlassung der in No. 46 S. 599 d. Ztg. abgedruckten berichtigenden Notiz, inhaltlich welcher auf der Köln-Würzburger Route Restaurationswagen nicht verkehren, theilt uns die Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten mit, dass solche Wagen allerdings nicht zwischen Köln und Würzburg, wohl aber in den Schnellzügen zwischen Frankfurt und Eger via Nürnberg-Markt Redwitz verkehren. Bei dieser Gelegenheit sei auch bemerkt, dass ein officielles Fahrplanbuch von der genannten Verwaltung nicht (wie S. 520 d. Ztg. angegeben wurde) veröffentlicht wird, sondern die betreffende Publication auf einem Privatunternehmen beruht, zu welchem die Generaldirection nicht in Beziehung steht.

Ostpreussische Südbahn.

Die Strecke Fischhausen-Palmnicken soll nach dem „B. Act." erst am 8. oder 15. Juli dem Betrieb übergeben werden.

Königsberg-Crantz.

Nach der „N. Z." ist den hiesigen Bauunternehmern Reimer & Masch die Concession für diese Bahn unter der Verpflichtung in Aussicht gestellt, die Actien der auf dieser Basis zu gründenden Actiengesellschaft nicht vor Ablauf von 2 Jahren zu begeben.

Stargard-Küstriner Eisenbahn.

In dem am 31. März cr. abgelaufenen Geschäftjahr wurde ein Nettogewinn von 171 368 ℳ erzielt, wovon 20 000 ℳ dem Erneuerungsfonds und 6 000 ℳ dem Reservefonds zugeschrieben werden. Als Dividende werden 135 000 ℳ vertheilt, 3 462 ℳ als Eisenbahnsteuer entrichtet und 6 906 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen. In der Bilanz sind die Bahnanlagen und deren Ausrüstung mit 6 044 687 ℳ aufgeführt, ferner sind in Baar und Bankguthaben 134 993 ℳ, in Effecten 321 821 ℳ und in Vorschüssen 21 676 ℳ vorhanden. Auf der anderen Seite figurirt das Actiencapital mit 6 000 000 ℳ, der Erneuerungsfonds beträgt 42 277 ℳ, der Reservefonds 9 387 ℳ, der Dispositionsfonds 37 200 ℳ, an Cautionen sind 180 925 ℳ und an Vorschüssen 44 687 ℳ aufgeführt.

Eisenbahn Glasow-Berlinchen.

Bei einem Actiencapital von 950 000 ℳ ergab das abgelaufene Geschäftsjahr einen Ueberschuss von 12 616 ℳ, von dem 8 906 ℳ auf den Dividendenfonds entfallen.

Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn.

Vom Aufsichtsrath wurde, wie die „N. B. Z." hört, die Dividende der Stammprioritäten für das letzte Geschäftsjahr auf $4^{9}/_{10}$ pCt. festgesetzt, weil verschiedene Neubauten aus den laufenden Einnahmen bestritten werden sollen.

Hoyaer Eisenbahngesellschaft.

In der Sitzung des Aufsichtsrathes der Hoyaer Eisenbahngesellschaft ist die Vertheilung einer Dividende von $4\frac{1}{3}$ pCt. an die Prioritäts-Stammactien pro Geschäftsjahr 1883/84 beschlossen worden.

Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft.

Unter obiger Firma ist, wie wir bereits in No. 51 S. 686 gemeldet haben, die Actiengesellschaft zum Bau und Betrieb der

Braunschweigischen Secundärbahnen nunmehr constituirt worden. Zweck der Gesellschaft, die ihren Sitz in Braunschweig hat, ist der Bau, Erwerb und Betrieb, sowie die pachtweise Uebernahme von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Herzogthum Braunschweig und den angrenzenden Gebietstheilen, zunächst insbesondere folgender Bahnlinien: Von Braunschweig bezw. Wolfenbüttel durch das Amt Salder über Derneburg nach Seesen, sowie einer Ringbahn um die Stadt Braunschweig. Die Fonds der Gesellschaft bestehen vorläufig aus 3 650 000 ℳ. Actiencapital und 3 650 000 ℳ. Prioritätsobligationen, es ist jedoch eine Erhöhung des Actiencapitals auf 6 500 000 ℳ. vorgesehen. Die Direction besteht aus dem Oberingenieur Grote und Kaufmann Gust. Runde in Braunschweig. Ein Specialdirector soll später noch erwählt werden.

Sächsische Staatseisenbahnen.

Der soeben veröffentlichte Rechnungsabschluss für das Jahr 1883 ergiebt eine Verzinsung von 4,932 pCt. des mittleren Anlagecapitals, mithin gegen 1882 einen ganz unbedeutenden Rückgang der Rentabilität (um 0,052 pCt.). Die Gesammteinnahmen in 1883 betragen 67 118 668 ℳ., wovon 18 736 434 ℳ. (27,9 pCt.) auf den Personenverkehr, 44 930 796 ℳ. (66,9 pCt.) auf den Güterverkehr entfallen. Die Ausgaben beziffern sich auf insgesammt 38 137 026 ℳ. = 56,82 pCt. der Bruttoeinnahme; der Ueberschuss stellt sich auf 28 981 643 ℳ. = 43,18 pCt. der Bruttoeinnahme und übersteigt den des Jahres 1882 um 254 109 ℳ.

Klostergrab-Mulde.

In diesen Tagen wurde mit der Aufstellung der über den Höllengrund führenden Eisenbahnbrücke begonnen. Im unteren Theile ist die Bahn bis auf den Felseneinschnitt im Doppelburger Waldrevier ziemlich fertig und die Eröffnung der ganzen Bahn wird am 1. October möglich sein.

Thüringische Secundärbahnen.

Der Landtag des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen hat den Verkauf der Staatseisenbahnen Ilmenau-Gehren-Grossbreitenbach und Hohenebra-Ebeleben an den Bauunternehmer H. Bachstein-Berlin, den Betriebspächter derselben, genehmigt.

Am 1. Juli ist die definitive Uebergabe der drei Bahnen an Herrn Bachstein erfolgt und gleichzeitig von demselben die stipulirte Zahlung geleistet worden. Die drei kleinen Bahnen sind seiner Zeit durch Herrn Bachstein für Rechnung des Fürstenthums gebaut und werden von ihm seit einigen Jahren gegen Zahlung einer ca. 2½ pCt. Pachtsumme betrieben. Die Bahnen haben eine Gesammtlänge von ca. 29 km, sind mit einem Werthe von 1 800 000 ℳ. normirt und zu der Summe von 1 225 000 ℳ. in den Privatbesitz des Herrn H. Bachstein übergegangen.

Herr Bachstein hat die Hohenebra-Ebeleber Bahn für 385 000 ℳ., die Ilmenau-Grossbreitenbacher für 825 000 ℳ. gekauft und bei der Uebergabe auf Erstere 100 000 ℳ., auf Letztere 225000 ℳ. baar angezahlt. Die restlichen 285 000 ℳ. resp. 600 000 ℳ. bleiben als ein mit 4 pCt. zu verzinsendes, mit 1 pCt. zu amortisirendes, von Seiten des Staates nicht kündbares, von Seiten Bachstein's jeder Zeit rückzahlbares Darlehen hypothekarisch stehen.

Die Uebernahme der Bahnen, sowie der Concessionsbedingungen erfolgte durch H. Bachstein persönlich. Herr Bachstein beabsichtigt sein Thüringer Localbahnnetz in nächster Zeit weiter auszudehnen. Die Fürstliche Regierung von Schwarzburg-Sondershausen hat dabei in Aussicht gestellt, zunächst nur mit diesem Unternehmer bei neuen Secundärbahn-Unternehmungen in Verhandlungen zu treten. Nachdem Herr Bachstein noch im Laufe dieses Jahres auch den Betrieb der 115 km langen Mecklenburgischen Südbahn, der 25 km langen Neubrandenburg-Friedländer Bahn und der 55 km langen Wittenberg-Perleberg-Wittstocker Bahn übernimmt, wird durch die in Berlin befindliche Bachstein'sche Centralverwaltung ein Netz von ca. 400 km normalspuriger Secundärbahnen betrieben, welche sich auf 12 Bahnen vertheilen.

Zahnradbahn auf den Niederwald.

Am 1. d. M. hat die Constituirung des Unternehmens als Actiengesellschaft stattgefunden. Betheiligt ist eine Anzahl Berliner Firmen. In den Verwaltungsrath wurden die Herren Emil Treitel, Moritz Strauss und Adolph Schwabacher gewählt. Zum Betriebsdirector ist der Ingenieur Carl Franke ernannt. Das Actiencapital der Gesellschaft soll sich auf 1 200 000 ℳ. belaufen.

Gotha-Ohrdruffer Eisenbahn-Gesellschaft.

Auf der Tagesordnung einer zum 26. Juli einberufenen Generalversammlung der Gotha-Ohrdruffer Eisenbahn-Gesellschaft steht ein Antrag des Herzoglichen Staatsministeriums in Gotha auf Verkauf der Bahn an die Sachsen-Coburg-Gothaische Staatsregierung und Auflösung der Gesellschaft. Dagegen beantragt der Stadtrath von Ohrdruff — die Stadt Ohrdruff hat sich seiner Zeit an dem Unternehmen durch Actienzeichnung betheiligt — den Verkauf der Bahn an den Preussischen Staat resp. die Einleitung von Verhandlungen mit demselben. Da die Gothaischen Interessenten wahrscheinlich die Majorität haben werden, ist es ziemlich gewiss, dass der Verkauf der Gotha-Ohrdruffer Eisenbahn an die Coburg-Gothaische Regierung beschlossen werden wird, zumal von dieser bereits eine feste Offerte vorliegt, während mit dem Preussischen Staat wegen Ankaufs der Bahn erst in Verhandlungen getreten werden müsste. Die Actien der Gesellschaft sind bekanntlich weder bei noch nach der vor zehn Jahren erfolgten Begründung des Unternehmens emittirt worden.

Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsberichte für das Jahr 1883/84 wurden befördert 558 258 Personen (gegen das Vorjahr minus 5 516) mit einer Einnahme von 168 630 ℳ. (minus 1 132 ℳ.) und 77 640 t Güter (plus 9 753) mit einer Einnahme von 90 276 ℳ. (plus 10 002 ℳ.). Die gesammten Einnahmen belaufen sich auf 302 173 ℳ., die Ausgaben auf 291 665 ℳ.; hiervon sind jedoch abzurechnen als lediglich der Rechnung der Erneuerungsfonds angehörend in Einnahmen 2 339 ℳ., in Ausgaben 103 950 ℳ. und verbleiben danach als wirkliche Betriebseinnahmen 295 767 ℳ., als wirkliche Betriebsausgaben 187 716 ℳ., mithin als Reinertrag aus dem Betriebe 108 051 ℳ. Unter Zurechnung des Vorjahrssaldos mit 4 067 ℳ. und des Erträgnisses der Kiesgrube mit 7 723 ℳ. sind disponibel 119 841 ℳ. (1882/83 143 293 ℳ.). Davon werden dem Erneuerungsfonds 43 864 ℳ., dem Reservefonds 2 000 ℳ. zugeführt, ferner auf Tantièmen und auf Eisenbahnabgabe 3 545 ℳ. gezahlt. 67 200 ℳ. wurden zur Vertheilung einer Dividende von 4⅘ pCt. (1882/83 6 pCt.) verwendet und 1 168 ℳ. auf neue Rechnung vorgetragen. Das concessionirte Anlagecapital ist durch Ausgabe von 2 800 Stammactien à 500 ℳ. mit 1 400 000 ℳ. aufgebracht und voll eingezahlt. Von demselben wurde laut Beschluss der Generalversammlung vom 26. Juli 1881 eine Summe von 400 000 ℳ. zum Neubau der Strecke Hüls-Moers bestimmt.

Oberlausitzer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für das vergangene Jahr ist der Betrieb bekanntlich auf der Hauptstrecke Kohlfurt-Falkenberg mit dem 1. April 1883 auf die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt und auf der Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer an die Königliche Eisenbahndirection zu Berlin übergegangen. Die finanziellen Resultate stellen sich wie folgt:

		1883	1882
Beförderte Personen		285 734	246 911
Einnahme	ℳ.	302 460	267 902
Davon Local- und directer Verkehr	„	267 053	236 405
Güterverkehr	t	281 816	243 089
Einnahme	ℳ.	1 130 041	749 021
Local- und directer Verkehr	„	224 563	198 552
Durchgangsverkehr	„	905 478	531 446
Gesammteinnahme	„	1 450 395	1 031 299

Nach dem Ueberlassungsvertrag vom 21. Februar 1878 hat die Gesellschaft von der 1 000 000 ℳ. übersteigenden Einnahme $^4/_{10}$ als Gewinnantheil zu erhalten, im vorliegenden Falle von 450 395 ℳ. $^4/_{10}$ Antheil d. h. 180 158 ℳ. Das Einnahmeerträgniss der Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer beziffert sich auf 23 710 ℳ., erreicht demnach noch nicht den Betrag von 24 000 ℳ., über welchen hinaus erst ein Gewinnantheil für die Bahn entfällt. Die Zinseneinnahme beträgt 332 ℳ., dagegen die eigenen Verwaltungsausgaben 10 681 ℳ., so dass 169 808 ℳ. dem Erneuerungsfonds zugeführt werden. Die Restschuld an diesen Fonds reducirt sich damit auf 9 552 ℳ. Ende 1883 war ein Bestand von 330 000 ℳ. 4½ pCt. Prioritätsobligationen vorhanden, von denen Anfang 1884 1 500 ℳ. zur Deckung des Vorschusses in Höhe von 936 ℳ. veräussert wurden. Der Reservefonds schliesst mit einem Bestande von 93 732 ℳ. (1882: 88 918 ℳ.) und der Erneuerungsfonds mit 485 762 ℳ. (1882: 409 449 ℳ.).

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Nach der Bilanz betrug in 1883 der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben 1 688 655 ℳ. Hiervon wurden zur Zahlung von 5 pCt. Dividende auf die Stamm-Prioritätsactien pro 1883 1 012 500 ℳ. verwendet, ferner entfallen zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 43 118 ℳ., zur Ueberweisung an den Dividendenfonds 616 745 ℳ., zur Dispositon der Generalversammlung blieben 16 292 ℳ. Der Fonds für Dividendenrückstände erreichte durch diese Dotirung den Bestand von 627 714 ℳ., so dass auf den Dividendenschein von 1872 der Rest mit ¾ pCt., auf den Dividendenschein pro 1873 aber 2⅓ pCt. ausgezahlt werden können. Diese Beträge kommen vom 15. Juli ab zur Auszahlung und verbleibt dann im Fonds für Dividendenrückstände noch die Summe von 3 339 ℳ.

Westholsteinische Eisenbahn.

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben betrug im Etatsjahr 1883/84 192 500 ℳ., gegen 138 500 ℳ. im Vorjahr. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, eine Dividende von 4 pCt. an die Prioritäts-Stammactien zu zahlen (im Vorjahr 2⅓ pCt.), dagegen den, nach Abzug der Verzinsung der Anleihe für den Ankauf der Wesselburen-Heider Bahn und der regulativmässigen Rücklagen in die verschiedenen Fonds etc., disponiblen Rest im Betrage von 24 500 ℳ. nicht an die Stammactionäre zu zahlen, was 1⅓ pCt. ergeben würde, sondern, wie in den früheren Jahren, in einem besonderen Fonds für Vergrösserung der Anlagen (Zuschuss zum Bau der Werkstätten etc.) zu hinterlegen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Der Jahresbericht pro 1883 beschäftigt sich zunächst mit den im Laufe des Jahres vorgenommenen Bauten, Neuanschaffungen etc. Hierfür wurden aus den Anleihefonds 551 645 *M.* verausgabt. Bis zum Schlusse des Jahres sind von dem 12 000 000 Mark betragenden Anleihefonds 9 545 547 *M.* verausgabt und bleiben also noch 2 454 453 *M.* disponibel. Begeben waren bis zum Jahresschlusse 9 553 000 *M.* Prioritätsobligationen, von welchen 256 000 *M.* amortisirt sind. Das zu den Bahnanlagen verwendete Capital betrug an Stammactien 18 474 000 *M.*, an noch in Umlauf befindlichen Prioritätsobligationen 9 289 547 *M.*, an amortisirten Obligationen der Anleihe von 1867 87 900 *M.*, an amortisirten Obligationen der Anleihe von 1876 256 000 *M.*, zusammen 28 107 477 Mark. Der Bericht bezeichnet die Betriebsergebnisse als durchaus günstige, nicht allein im Personen-, sondern auch im Güterverkehr. An Gütern sind befördert worden: Im eigenen Verkehr 1883 210 063 t, 1882 208 323 t, im directen Verkehr von eigenen Stationen 1883 181 792 t, 1882 186 506 t, im directen Verkehr nach eigenen Stationen 1883 233 085 t, 1882 213 349 t, im Durchgangsverkehr 1883 35 370 t, 1882 25 884 t, zusammen 1883 663 310 t, 1882 634 062 t, pro Tonne 1883 3,4 *M.*, 1882 3,5 *M.*, pro Tonnenkilometer 1883 0,006 *M.*, 1882 0,067 *M.* Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1883 1 183 659 *M.*, 1882 1 120 951 *M.*, aus dem Güterverkehr 1883 2 617 705 *M.*, 1882 2 551 002 *M.*, aus sonstigen Quellen 1883 351 859 *M.*, 1882 345 231 *M.*, zusammen 1883 4 153 223 *M.*, 1882 4 017 184 *M.*; die Betriebsausgaben 1883 2 486 345 Mark, 1882 2 247 098 *M.*, von den Einnahmen 1883 59,87 pCt., 1882 55,94 pCt., Ueberschuss 1883 1 166 878 *M.*, 1882 1 770 086 *M.*, oder von der Roheinnahme 1883 40,13 pCt., 1882 44,06 pCt., pro Betriebskilometer 1883 12 779,87 *M.*, 1882 14 879,67 *M.* Dem Ueberschuss tritt hinzu der Betrag der dem zugleich als Erneuerungs- und Ergänzungsfonds dienenden Reservefonds zur Last fallenden, jedoch unter den Betriebsausgaben mit gebuchten Kosten mit 400 487 *M.* Dagegen kommt in Abzug: die regelmässige Rücklage in den Reservefonds mit 162 522 *M.*, der unter den Betriebseinnahmen gebuchte, jedoch dem Reservefonds zufliessende Erlös aus alten Betriebsmaterialien mit 57 731 *M.*, zusammen 220 283 *M.* Es ergiebt sich mithin ein verfügbarer Ueberschuss von 1 847 081 *M.* Derselbe wird verwendet: Zur Verzinsung der Prioritätsanleihe 358 405 *M.*, zur Amortisation der Prioritätsanleihe 69 492 *M.*, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer reservirt 79 819 *M.*, zur Zahlung der Dividende von 7¼ pCt. gegen 7 pCt. im Vorjahre.

Marienburg-Mlawka (Danzig-Warschau, Preussische Abtheilung). Aus dem Geschäftsbericht pro 1883.

Für die Baulänge von 143,03 km (Marienburg-Grenzbahnhof Illowo), welche zugleich mit der Russischen Abtheilung (Weichselbahn) in voller Ausdehnung dem Verkehr am 1. September 1877 übergeben wurde, beträgt das Grundcapital 25 680 000 *M.*, halb in Stamm- und halb in Stamm-Prioritätsactien; hierzu treten Zuschüsse von Interessenten und Zinsen 802 744 *M.*, von welchen mit Jahresschluss noch 229 814 *M.* verfügbar blieben. — Die Einnahmen betrugen: Personenverkehr 301 724 *M.*, Güterverkehr 1 689 023 *M.* und Extraordinarien 199 695 *M.*, zusammen 2 190 442 *M.*, wozu noch 4 656 *M.* Uebertrag aus dem Vorjahr treten. Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 1 004 468 *M.* und der Betriebsüberschuss auf 1 090 630 *M.* Nach Rücklage zum Reservefonds (182 900 *M.*) und Tantièmezahlung (11 556 *M.*) wird der Rest ad 996 174 *M.* verwendet: 5 pCt. Dividende der Prioritätsactien 642 000 *M.*, 2 pCt. Dividende der Stammactien 256 800 *M.*, Steuer 22 470 *M.* und Uebertrag auf das nächste Jahr 74 904 *M.* — Die Einnahmen (15 241 *M.* pro Kilometer Bahnlänge) haben im Personenverkehr gegen das Vorjahr um 10 821 *M.* zu-, im Güterverkehr um 623 134 *M.* ab-, im Ganzen um 633 395 *M.* abgenommen; die Betriebsausgaben (7 023 *M.* pro Kilometer Bahnlänge) verringerten sich im Ganzen um 8 912 *M.* und betrugen 45,76 (38,67) Procent der Roheinnahme. — Der Reservefonds schloss mit 360 082 *M.*, der Erneuerungsfonds mit 266 083 *M.* Bestand ab.

Befördert wurden 240 535 Personen; 642,8 t Gepäck und 443 345,2 t Güter. Die Betriebsmittel betrugen 21 Locomotiven, 23 Personen-, 8 Gepäck- und 449 Güterwagen aller Art. St.

Zur Erschliessung der Zsilthaler Kohle.

Dem Veilchen gleich, das im Verborgenen blüht, liegt im Hochgebirgsthal des südwestlichen Grenzgebirges der Siebenbürgischen Karpathen mit einer Länge von 50 km und einer Breite von 5 km, durchschnittlich also mit einem Flächenraum von 25 000 ha, eines der grössten Kohlenlager Mitteleuropas, das Zsilthaler Kohlenbecken, von so bedeutender Mächtigkeit, dass das gesammte Kohlenquantum desselben auf 12 Milliarden Metertonnen berechnet wird. Trotz dieses Reichthums und trotz ihrer trefflichen Eigenschaften wird die Zsilthaler Kohle nur in geringen Mengen (jährlich ca. 146 000 t) gefördert und wenig versandt, hauptsächlich in Ermangelung von Verkehrswegen, wie der Directionssecretär der Siebenbürger Bahn, Herr Arthur von Bukovinszky, das unlängst in einer schätzbaren Schrift unter dem Titel „Der Kohlenbergbau und Kohlenverkehr des Zsilthales" (Budapest 1884) nachgewiesen hat. Die Hauptverbindung des Zsilthales bildet derzeit die Flügelbahn der Siebenbürger Eisenbahn, welche von deren Hauptbahn Arad-Carlsburg bei Piski abzweigend und sich durch das ins Marosthal mündende Strigythal hinaufwindend, das Zsilthal ebenfalls über den Baniczaer Bergsattel erreicht und in der Station Petrozseny endigt. Die Länge dieser normalspurigen Gebirgsbahn ist 79 km. Dieselbe ist sehr leistungsfähig und könnte einen weit bedeutenderen als den gegenwärtigen Kohlenverkehr bewältigen. Die gegenwärtigen Eisenbahnverbindungen liessen bisher nur eine einseitige Entwickelung des Zsilthaler Kohlenverkehrs in nördlicher Richtung zu. Die südlich gelegenen Gebiete, namentlich jene Theile des südöstlichen Ungarns, welche einst zum Temeser Banat gehörten, und der nordwestliche Theil Rumäniens stehen mit dem Zsilthal in keiner directen Eisenbahnverbindung. Die Entfaltung des Zsilthaler Kohlenverkehrs ist demnach durch den Ausbau gewisser Eisenbahnlinien bedingt, welche für die Kohlenausfuhr vor Allem die soeben erwähnten zwei grossen und wichtigen Absatzgebiete aufzuschliessen berufen wären. In seiner Schrift hat sich nunmehr Herr von Bukovinszki für zwei Bahnprojecte ausgesprochen: Eine Eisenbahnlinie, welche von der Hátszeger Station der Flügelbahn der Siebenbürgerbahn abzweigend über das Eiserne Thor ins Temesthal geleitet, sich an die Temesvár Orsovaer Linie der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft bei Karánsebes anschliessen müsste, würde dem Zsilthaler Kohlenverkehr jenes bedeutende, bisher so ziemlich unzugängliche Absatzgebiet eröffnen, welches bei seiner entwickelten Eisenindustrie (Ferdinandsberg, Ruszberg, Nadrág, Resicza, Anina etc.) und seinen allmälig abnehmenden Waldungen einem wachsenden Kohlenbedarf entgegensieht, welchen die dortigen Kohlenlager schon heute nicht mehr befriedigen können, theilweise bereits von Kladno beziehen und künftighin mit der Zunahme der Eisenindustrie noch weniger im Stande sein werden, zu decken. Eine zweite Linie, welche durch den Surdukpass geführt, sich an die Rumänischen Bahnen bei Filias anschliessen würde und in ihrer weiteren Fortsetzung von Krajova bis zur Donau auszubauen wäre, würde die kürzeste und unmittelbarste Verbindungslinie mit Rumänien und auf dem Donauwege mit dem Schwarzen Meere herstellen.

Die grossen Alpentunnels und die unterirdische Wärme.

Es ist bei Gelegenheit des Durchschlags des St. Gotthardtunnels sehr oft die Rede von den verschiedenen Schwierigkeiten gewesen, welche sich der Ausführung dieses grossartigen Werkes entgegengestellt haben. Die schädlichen Einwirkungen, welche die in der 5 km langen mittleren Abtheilung des Tunnels vorherrschende erhöhte Temperatur auf den Fortschritt der Arbeiten ausgeübt haben, sind indessen bei dieser Gelegenheit stets nur als nebensächliche Punkte behandelt worden. Es liegt uns nun eine, von einem früheren Vorsteher der am nördlichen Tunnelkopf beschäftigten Abtheilung, dem Herrn Stockalper, in der Revue générale des chemins de fer*) veröffentlichte Abhandlung über letzteren Gegenstand vor.

Nach den angestellten Beobachtungen betrug beim Mont-Cenis die Maximaltemperatur 29,5°; die Temperatur von 29° und darüber ist indessen nur auf einer 500 m langen Strecke des centralen Theiles constatirt worden. Dagegen belief sich beim St. Gotthard die Temperatur in einer Entfernung von 4⅓ km von der südlichen Seite (Januar 1878) und von 5½ km von der nördlichen Seite (Mai 1878) auf 29°. Am 29. Februar 1880, dem Tage, an welchem der Durchschlag erfolgte, war die Wärme bis auf durchschnittlich 31° gestiegen. Dieser hohe Thermometerstand herrschte also in dem 5 km langen mittleren Theile des Tunnels vor. Er erreichte jedoch in Folge nicht näher aufgeklärter Umstände öfters auch das Maximum von 35°, hielt sich aber meistens auf einer Höhe von 32,5°. Die Luft war verdünnt und mit Feuchtigkeit gesättigt: die absolute Menge des Wasserdampfes im Innern des Tunnels betrug das 6- bis 9fache desjenigen der äussern Luft.

Es ist nun Thatsache, dass diese eigenthümlichen Verhältnisse einen ganz markanten Einfluss auf die Gesundheit der Arbeiter, auf den Fortschritt der Bauten und auf die Höhe der Kosten der letzteren ausübten.

Was zunächst den ersten Punkt betrifft, so wird nach den Beobachtungen des Dr. Giaccone die Anämie der Tunnelarbeiter durch nachfolgende Symptome charakterisirt: Blässe, gelb-grünliche Farbe, welche sich vom Gesicht aus über den ganzen Körper ausbreitet, Widerwillen gegen jegliches Nahrungsmittel, mit Verstopfungen abwechselnder Durchfall, Unfähigkeit körperliche Anstrengungen zu ertragen, Herzklopfen, Schwäche, Schwindel, Katarrh der Athmungs- und Verdauungsorgane. Die Anzahl der Kranken erreichte die hohe Zahl von 60 pCt. des

*) Januarheft S. 19 fg.

Gesammtstandes; hiervon genesen 30 bis 48 pCt. indem sie die Arbeit aufgaben, während 5 pCt. wenig Aussicht auf Heilung hatten.

Als Ursache des Uebels werden folgende angegeben: Ungenügende Ventilation, schädliche und uneinathmenbare Gase, erhöhte Temperatur und Eingeweidewürmer. Ausser den bekannten Parasiten (Ascaris-Arten) hat der genannte Arzt kleine Eingeweidewürmer (Ancyclostomum duodenale, Dub.) von 7 bis 13 mm Länge (bis 1 500 in einem Individuum) gefunden; er glaubt annehmen zu dürfen, dass dieselben zwar einen wichtigen Factor, jedoch nicht die einzige und specifische Ursache der Anämie bilden.

Wie dem auch sei, die Thatsache ist nicht wegzuleugnen, dass die Hitze, sobald sie 30° erreicht, als Ursache der Krankheit der Arbeiter anzusehen ist.

Auch auf die Pferde äusserten sich die schädlichen Einwirkungen in analoger Weise. In den letzten Monaten vor erfolgtem Durchbruch gingen im Durchschnitt monatlich zehn Pferde auf beiden Arbeitsstellen an einem Lungenleiden zu Grunde.

Was nun den Einfluss dieser anormalen Verhältnisse auf den Fortgang der Arbeiten und die Höhe der Herstellungskosten anlangt, so trat in Folge derselben eine Steigerung der täglichen Löhne um 25 pCt. ein, eine Reduction der täglichen Arbeitszeit von 7 auf 5 Stunden und demzufolge eine Vermehrung der Arbeitslöhne um das Doppelte oder Dreifache gegenüber den beim Durchschlag der ersten Kilometer aufgewendeten Kosten ein; ferner eine Verminderung des geleisteten Arbeitsquantums, Zunahme der Genealkosten und täglich wachsende Schwierigkeit, Arbeitspersonal zu beschaffen, da die Arbeiter durchschnittlich nach Verlauf von 2 Monaten die Arbeit aufgaben.

Die Temperaturgrenze, bis zu welcher die unterirdische Arbeit noch möglich ist, war nicht mit Sicherheit zu ermitteln, da die diesbezüglichen Angaben und Ansichten allzu sehr von einander abweichen. Nach Dubois-Reymond's Angaben kann man mit Bestimmtheit annehmen, dass die Lebensfunctionen in einer mit Wasser gesättigten Luft bei einer Temperatur von 50° aufhören; es ist jedoch höchst wahrscheinlich, dass dieses schon bei einer niedrigeren Temperatur, bei etwa 40°, stattfindet. Soviel steht indessen fest, dass man beim Bau des Gotthardtunnels die Grenze der menschlichen Widerstandsfähigkeit gegen die Einwirkungen der Wärme erreicht hat, und auch der oben genannte Dr. Giaccone giebt nur der Ueberzeugung des Tunnelpersonals Ausdruck, wenn er behauptet,

„dass man hier an die äusserste Grenze des Erträglichen angelangt ist."

Herr Stockalper, welcher als Augenzeuge den Vorgängen auf der Arbeitsstelle beigewohnt hat, schliesst sich dieser Ansicht vollkommen an.

Was nun die annähernde Schätzung der in den Simplon- und Mont-Blanc-Tunnels voraussichtlich eintretenden Temperatur anbelangt, so ist zunächst zu bemerken, dass bei Ableitung eines Gesetzes, welches die Steigerung der Temperatur beim allmäligen Vordringen unter der Erde ausdrückt, allzu verschiedene Einflüsse Berücksichtigung finden müssen, als dass man daran denken könnte, dieses Gesetz anders als durch empirisch ermittelte Formeln auszudrücken. Der Geologe der Gotthardbahn, Herr Dr. Stapff, hat gefunden, dass man die unterirdische Temperatur mit annähernder Genauigkeit berechnen kann, wenn man zu der mittleren Temperatur der Erdoberfläche t Centigrade, welche auf nachfolgender Formel zu berechnen sind, hinzuzählt:

$$t^0 = 0{,}02068 \, . \, h$$
$$\text{oder } t^0 = 0{,}02159 \, . \, n,$$

wobei h die verticale Höhe des überliegenden Gebirges, und n die Entfernung des in Betracht kommenden Punktes von der durch das Längenprofil gelegten Ebene darstellt.

Herr Stockalper ist dagegen bei Schätzung der Temperatur auf ganz elementarem Wege vorgegangen. Er hat die Temperaturzunahme pro Meter Tiefe für die hauptsächlichsten Punkte des Mont-Cenis und St. Gotthard-Profiles berechnet und durch Uebertragung der gefundenen Resultate auf entsprechende Punkte des Simplon und des Montblanc gefunden, dass

1. bei dem ca. 20 km langen Simplontunnel in einer (vom nördlichen Tunnelkopf ab gerechnet) Entfernung von

4 km u.	einer Höhe von 1 400 m	die wahrscheinl. Temperatur	30°
6,5 „ „	„ „ „ 1 000 „	„ „	33°
9 „ „	„ „ „ 2 050 „	„ „	36°
14,7 „ „	„ „ „ 680 „	„ „	31°
17 „ „	„ „ „ 1 734 „	„ „	31°
18 „ „	„ „ „ 1 100 „	„ „	25°

betragen wird;

2. beim Mont-Blanc-Tunnel (dessen Länge zwischen Taconnaz und Prés-St. Didier sich auf 18,5 km beläuft) in einer Entfernung von

3 km u.	einer Höhe von 1 550 m	die wahrscheinl. Temperatur	33°
5 „ „	„ „ „ 2 800 „	„ „	50°
6 „ „	„ „ „ 3 000 „	„ „	53,5°
8 „ „	„ „ „ 2 600 „	„ „	46°
10,5 „ „	„ „ „ 1 450 „	„ „	31°
13 „ „	„ „ „ 200 „	„ „	15°

betragen wird.

Aus den angeführten Resultaten hat Herr Stockalper die Ueberzeugung gewonnen, dass nach dem bisher beobachteten Verfahren beim Tunnelbau die genannten Projecte sich nicht durchführen lassen, dass vielmehr ganz andere Massregeln zu treffen sind, um die schädlichen Temperatureinflüsse nach Möglichkeit zu verhindern.

Unter Anderem schlägt derselbe vor, zur Verbesserung der Ventilation auf jeder Tunnelseite einen Schacht herzustellen, weil auf diese Weise durch den auf der Sohle eröffneten Stollen ein Luftzug zwischen den Eingängen des Tunnels und den Schachten entstehen wird. Auf die technischen Details hier näher einzugehen, müssen wir uns versagen.

Ein anderer Vorschlag lautet dahin, die Bohrungen mittelst stark (bis auf ca. 6 Atm.) comprimirter Luft vorzunehmen, wobei durch die demnächstige Ausdehnung der letzteren ein merkliches Sinken der Temperatur erzielt werden würde. Endlich glaubt Herr Stockalper zur Begegnung der schädlichen Einwirkungen der Wärme noch die Einführung von Eis, Circulation von stark abgekühltem Wasser, ferner die Verwendung von ungelöschtem Kalk zur Trocknung des Tunnels, elektrische Beleuchtung, Ersatz der animalen Zugkräfte durch elektrische oder atmosphärische Locomotiven und specielle hygienische Massregeln empfehlen zu sollen.

Wir glauben die vorstehenden Mittheilungen nicht besser schliessen zu können, als durch wörtliche Wiedergabe der von Herrn Stockalper gezogenen Resumés und Schlussfolgerungen:

„Wir haben aus den angeführten Thatsachen und Darlegungen ersehen,

1. dass in Folge des Einflusses der unterirdischen Wärme die Möglichkeit der Bauausführung bei den Tunnelarbeiten im St. Gotthard ihre Grenze bereits erreicht hat;

2. dass die nach dem Durchschlag entstandene Luftcirculation die Temperatur während der Arbeitsperiode nur um einen halben Grad ermässigt hat;

ferner, dass selbst nach Beendigung der Arbeiten das Bestreben der Atmosphäre in dem Tunnel, sich mit Feuchtigkeit zu sättigen, nur wenig sich verändert hat.

Wir haben andererseits gesehen,

3. dass die Temperatur an den Arbeitsstellen, an denen mit comprimirter Luft gearbeitet wurde, mehr als 2° unter die des Gebirges gesunken ist;

ferner, dass der nach erfolgtem Durchschlag entstandene Luftzug (im Durchschnitt 750 cbm pro Minute) in Folge seiner physiologischen Wirkungen die Bedingungen der Arbeit merklich verbessert hat.

Nach unserer Ansicht folgt aus diesen Beobachtungen, dass die von uns empfohlenen neuen Verfahrungsweisen zur Bekämpfung der Hitzewirkungen es ermöglichen werden, in ähnlichen Verhältnissen, wie solche beim St. Gotthard obgewaltet haben, selbst dann zu arbeiten, wenn die Temperatur des Gebirges 5° bis 6° höher als dort ist, dass indessen selbst bei gleichzeitiger Anwendung aller dieser Mittel die von dem berühmten Physiologen Dubois-Reymond ausgesprochene Behauptung, nach welcher es bei einer Temperatur von 40° im Bereiche der Unmöglichkeit liegt, in einer mit Feuchtigkeit gesättigten Luft unterirdische Arbeiten vorzunehmen, nicht umgestossen wird. Wie wir gesehen haben, bildet diese Sättigung mit Feuchtigkeit einen bei der Ausführung grosser Tunnels unvermeidlichen Uebelstand.

Wir haben ausserdem gesehen, dass sich nach dem Gesetze, nach welchem die Temperatur mit dem Vordringen unter der Erde zunimmt, gleiche Resultate in Bezug auf die im Mont-Cenis und St. Gotthard beobachteten Temperaturgrade ergeben haben, und dass nach diesem Gesetze voraussichtlich bei dem Simplon eine Maximaltemperatur von ungefähr 36°, und bei dem Montblanc-Tunnel eine solche von ca. 53° erreicht werden wird.

Wir schliessen hieraus:

a) dass sich bei Ausführung des Simplon-Tunnels nach dem von der Westschweizerischen Eisenbahn aufgestellten Projecte die Temperaturverhältnisse analog denen des St. Gotthard gestalten werden;

b) dass in Bezug auf den Montblanc-Tunnel die Temperaturverhältnisse zu den lebhaftesten Bedenken hinsichtlich der Möglichkeit der Ausführung desselben Anlass geben werden. ch.

Niederländische Correspondenz.

Dampftramways der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

Die Betriebsresultate der von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebenen Dampftramways pro 1883 gestalteten sich folgendermassen:

a) Beverwyk-Wyk aan Zee. Mit Rücksicht auf den geringen Personenverkehr während der Wintersaison 1882/83 wurde der Personendienst am 1. November 1883 bis auf Weiteres eingestellt. Befördert wurden 31 273 Personen, 21 257 kg Gepäck, 27 135 kg Stückgüter und 1 035 Wagenladungen Güter. Die Einnahmen betrugen 7 613 fl. = 4,29 fl. pro Tagkilometer und 0,32 fl. pro Zugkilometer gegen resp. 9 475 fl., 8,82 fl. und 0,39 fl. in 1882, und die Betriebskosten 7 683 fl. (9 682 fl. in 1882) = 4,33 fl. pro Tagkilometer und 0,325 fl. pro Zugkilometer.

b) Westlandsche Dampftramway. Von dieser Bahn war beim Anfange des Jahres 1883 nur 5,239 km (Haag-Loosduinen) dem Betriebe übergeben. Am 1. Mai 1883 wurde die Strecke Loosduinen-Naaldwyk und am 14. August die Linie Poeldyk-s' Gravenzande für den Verkehr eröffnet, wodurch die ganze 19,316 km lange Bahn in Betrieb gesetzt war. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 44 127 fl., aus dem Güterverkehr 741 fl., überhaupt 45 433 fl. = 9,565 fl. pro Tagkilometer und 0,56 fl. pro Zugkilometer gegen resp. 16,50 fl. und 0,78 fl. in 1882. Die Betriebsausgaben betrugen 31 023 fl. (10 696 fl. in 1882) = 4,33 fl. pro Tagkilometer und 0,325 fl. pro Zugkilometer.

c) Lichtenvoorde-Groenloo. Diese 4 km lange Linie wurde am 29. Mai 1883 dem Betriebe übergeben. Befördert wurden 16 883 Personen, 9 562 kg Gepäck, 112 788 kg Stückgüter und 517 Wagenladungen Güter. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 2 227 fl., aus dem Güterverkehr 2 706 fl., überhaupt 5 094 fl. = 5,87 fl. pro Tagkilometer und 0,56 fl. pro Zugkilometer. Verausgabt wurden 3 225 fl. = 3,715 fl. pro Tagkilometer 0,355 fl. pro Zugkilometer.

d) Rynlandsche Dampftramway (Leiden-Katwyk). Der Betrieb dieser 8,663 km langen Bahn ist am 1. Juni in die Hände der Holländischen Eisenbahngesellschaft übergegangen. Seit 1. Juni wurden 163 594 Personen befördert. Die Einnahme betrug 31 140 fl. = 16,795 fl. pro Tagkilometer und 0,61 fl. pro Zugkilometer und die Betriebskosten 21 364 fl. = 11,525 fl. pro Tagkilometer und 0,415 fl. pro Zugkilometer.

e) Bussum-Huizen. Diese Bahn war nur seit 8. November in Betrieb. Bis 31. December wurden befördert 4 365 Personen, 124 390 kg Gepäck und Stückgüter und 118 Wagenladungen Güter. Vereinnahmt wurden 1 025 fl. Die Betriebskosten betrugen 1 945 fl.

Ysel-Dampftramway-Gesellschaft.

Nachdem am 17. December 1882 die Strecke Leiden-Voorschoten der westlichen Linie dem Betriebe übergeben war, wurden die Strecken Voorschoten-Wassenaar und Voorschoten-Leidschendam resp. am 1. Juni und 10. August 1883 für den Verkehr eröffnet. Die baldige Inangriffnahme der Verbindung dieser Linie mit dem Haag über Voorburg steht in Aussicht.

Am 12. December 1883 wurde die Linie Utrecht-Vreeswyk und am 26. desselben Monats die Linie Gouda-Oudewater in Betrieb genommen. Die Vorarbeiten der Linie Rotterdam-Overschie-Delft mit Zweigbahn nach Schiedam sind vollendet, so dass die baldige Inbetriebnahme dieser Linie zu erwarten steht. Eine Verbindung Delft-Voorburg soll später die westliche Linie completiren, welche schliesslich, über Zoetermeer-Moercapelle und Waddingsveen nach Gouda mit der östlichen Linie verbunden, das zusammenhängende Trambahnnetz der Gesellschaft bilden wird.

Am 31. December 1883 waren vorhanden: 10 Locomotiven, 15 Personen- und 13 Lastwagen.

Auf der Linie Leiden-Voorschoten-Wassenaar-Leidschendam wurden 35 990 Personen befördert für 14 692 fl., auf der Linie Utrecht-Vreeswyk (20 Betriebstage) 16 371 Personen für 2 643,66 fl., und auf der Linie Gouda-Oudewater (6 Betriebstage) 2 827 Personen für 408 fl. Das für den Bau und die Ausrüstung der Bahn verwendete Anlagecapital beträgt 1 166 305 fl. Die Dividende pro 1883 ist auf 2 pCt. festgestellt.

Am 15. Juni l. J. wurde die Strecke Veur-Wykerbrug dem Betriebe übergeben.

Samarang-Joana Dampftramway.

Dem Geschäftsbericht pro 1883 ist Folgendes zu entnehmen: Am 12. März wurden die beiden Zweigbahnen in Samarang von dem Centralbahnhof nach Boeloe und nach dem Bahnhof der Niederländisch-Indischen Eisenbahngesellschaft und am 2. Juli die Linie nach „de Kleine Boom“ dem Betriebe übergeben. Hierdurch sind die Zweigbahnen in Samarang vorläufig vollendet. Das Staatsbahnnetz umfasst jetzt 11,8 km.

Von der Hauptbahn wurde am 2. Juli die Strecke Samarang-Genoeck (5,6 km) und am 27. September die Strecke Genoek-Demak für den Verkehr eröffnet. Die Eröffnung der Strecke Demak-Koedoes konnte erst am 15. März 1884 stattfinden. Der Bau der Strecke Koedoes-Joana wurde im Monat Mai 1883 in Angriff genommen und war am 20. März 1884 vollendet. Die feierliche Eröffnung der ganzen Linie Samarang-Joana fand am 18. April d. J. statt. Die wirklichen Anlagekosten sind noch nicht bekannt, sie werden aber auf eine Summe von 3 100 000 Gulden = 31 000 fl. pro Kilometer veranschlagt. Errichtungskosten etc. 356 000 fl., Bau der Bahn nebst Anlagen 2 124 000 fl., Fahrmaterial 620 000 fl. Seit 27. September 1883 waren 37,1 km dem Betriebe übergeben. Die durchschnittliche Betriebslänge pro 1883 betrug 17,5 km. Befördert wurden 28 568 Personen I. Cl. und 446 372 Personen II. Cl., 37 335 kg Stückgüter und 13 Wagenladungen Güter. Die Einnahmen betrugen auf den Stadtbahnen 51 639,15 fl. = 5 435,50 fl. pro Jahrkilometer und 14,89 fl. pro Tagkilometer; auf der Hauptbahn 17 873,75 fl. = 2 102,79 fl. pro Jahrkilometer und 5,76 fl. pro Tagkilometer. Ueberhaupt 69 512,90 fl. = 3 972,16 fl. pro Jahrkilometer und 10,88 fl. pro Tagkilometer und 0,468 fl. pro Wagenkilometer. Verausgabt wurden: Allgemeine Verwaltung in den Niederlanden und Indien 11 143,89 Gulden, Betriebsdienst 8 540,53 fl., Maschinendienst 22 668,765 fl., Bahndienst 5 749,40 fl., im Ganzen 48 102,585 fl. = 2 748,715 fl. pro Jahrkilometer, 7,53 fl. pro Tagkilometer und 69,19 pCt. der Einnahmen. Es ergiebt sich hiernach ein Reinertrag von 21 410,355 fl. gegen 4 706,83 fl. in 1882. Hierzu Saldo der Zinsenrechnung 34 453,885 fl., also Reingewinn 55 864,20 fl. Die Dividende ist auf 2 pCt. festgestellt. Das Capital besteht aus 4 000 000 Gulden Actien und einer mit 5 pCt. verzinslichen Obligationsanleihe zur Höhe von 1 000 000 fl. Von dieser Anleihe wurde im Monat November die erste Hälfte emittirt.

Der Locomotiv- und Wagenpark besteht aus 12 Locomotiven, 18 Personen- und 55 Lastwagen; überdies sind noch in Bestellung 3 Locomotiven, 10 Personen- und 26 Lastwagen.

Lüttich-Limburger Bahn.

Laut des an die Actionäre der an die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen verpachteten Lüttich-Limburger Bahn in der am 13. Mai d. J. abgehaltenen Generalversammlung zur Vorlage gebrachten Geschäftsberichts betrugen die Einnahmen dieser Bahn:

	1883	1882	mehr in 1882
	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Hasselt-Lüttich-Flémalle .	1 462 749	1 373 373	89 376
Hasselt-Eindhoven	754 945	670 142	84 803

Das Verhältniss zwischen der Lüttich-Limburger Eisenbahngesellschaft und der Pächterin ist folgendes: Die Pächterin zahlt ein Fixum von 1 051 783 Frcs. pro Jahr für Zinsen und Amortisirung der Anleihe. Dieser Betrag stimmt überein mit 8 000 Frcs. pro Kilometer für die Linie Hasselt-Lüttich-Flémalle (76 km) und 7 620 Frcs. pro Kilometer für die Linie Hasselt-Eindhoven (59 km). Nach Abzug dieses Fixums verbleiben die Einnahmen der Pächterin bis zum Belaufe von 17 200 Frcs. pro Kilometer für Betriebskosten u. s. w. Sind die Einnahmen bis auf 17 200 Frcs. pro Kilometer gestiegen, so werden die Betriebskosten auf der Linie Hasselt-Lüttich-Flémalle auf 54½ pCt. und auf der Linie Hasselt-Eindhoven nach dem Verhältniss der durchschnittlichen Betriebskosten aller von der Pächterin betriebenen Linien berechnet. Von dem Ueberschuss erhält die Betriebsgesellschaft für die Linie Hasselt-Lüttich-Flémalle 65 pCt. und die Lüttich-Limburger Gesellschaft 35 pCt. Hiernach ergiebt sich für den Antheil der letzteren Gesellschaft pro 1883 eine Summe von 52 762 Frcs. Von dem Ueberschuss der Einnahmen der Linie Hasselt-Eindhoven empfängt die Betriebsgesellschaft 30 pCt. und die Verpächterin 70 pCt. Von einem Ueberschuss kann aber für diese Linie noch nicht die Rede sein, da die Bruttoeinnahmen in diesem Falle 1 018 000 Frcs. betragen müssen und dieselben sich pro 1883 nur auf 754 945 Frcs. bezifferten.

Almeloo-Salzbergener Bahn.

Den Actionären dieser Gesellschaft wurde für das Betriebsjahr 1882/83 eine Dividende von 2⅜ pCt. gewährt. Die Einnahmen der Gesellschaft betrugen: Uebertrag aus dem Vorjahr 1 638 fl., Pachtzins 99 850 fl., aus sonstigen Quellen 2 070 fl., überhaupt 103 758 fl. und die Ausgaben: Dividende 49 875 fl., Amortisation 36 501 fl., Miethe für Bahnhof Hengeloo 6 000 fl., Zinsen an die Betriebsgesellschaft 3 365 fl., Administrationsrath 2 000 fl., Steuer und sonstige Ausgaben 6 963 fl., im Ganzen 104 704 fl., die Rechnung schliesst also mit einem nachtheiligen Saldo von 946 fl.

Die Bruttoeinnahmen betrugen: Personen 112 974 fl. (in 1882: 109 082 fl.), Gepäck 4 065 fl. (4 430 fl.), Vieh 13 269 fl. (5 069 fl.), Güter 184 989 fl. (163 827 fl.), Extraordinarien 17 315 fl. (18 086 fl.), überhaupt 332 612 fl. gegen 300 494 fl. in 1882, pro Jahrkilometer 5 996 fl. (gegen 5 417 fl.), pro Tagkilometer 16,42 fl. (gegen 14,84 fl.).

Luxemburger Secundärbahnen.

Nach dem Berichte des Verwaltungsraths über das Betriebsjahr 1883 ist die volle Verzinsung des Anlagecapitals gesichert, das Unternehmen daher als ein consolidirtes und einer ruhigen Entwickelung entgegengehendes anzusehen. Die Einnahmen beider Linien (Luxemburg-Remich und Cruchten-Larochette) betragen: a) aus dem Personenverkehr 89 004,10 Frcs., b) aus dem Viehtransport 1 802,75 Frcs., c) aus dem Gepäcktransport 2 583,30 Frcs., d) aus dem Güterverkehr 32 171,90 Frcs., e) aus sonstigen Einnahmen 7 156,07 Frcs., insgesammt 132 718,12 Frcs., gegenüber einer Einnahme von 104 474,04 Frcs. für 10½ Monate des Vorjahres, so dass sich ein Ueberschuss gegen letzteres von 9 839,72 Frcs. ergiebt.

Verausgabt sind: a) für die Allgemeine Verwaltung 14 273,57 Frcs., b) für Unterhaltung und Beaufsichtigung der

Bahn 24 687,73 Frcs., c) für den Expeditions- und Zugdienst 23 720,75 Frcs., d) für Fahrdienst 30 724,30 Frcs., e) für Reparaturen 10 070,76 Frcs. und f) für Verschiedenes 7 165,13 Frcs., also insgesammt 110 642,24 Frcs.

Darnach resultirt ein Reinertrag von 22 075,88 Frcs.

Die Totaleinnahmen ergeben pro Kilometer Bahnlänge 3 317,95 Frcs, die Ausgaben 2 766,05 Frcs. Bei der Vergleichung der Einnahmen pro 1883 mit denen des Vorjahres ergiebt sich eine Vermehrung von 14,02 pCt. Dabei ist pro 1882 nur die Periode von 10⅓ Monaten in Rechnung gezogen.

Das Ergebniss der Erzausbeutung in Heidenfeldchen ist trotz der niedrigen Erzpreise ein befriedigendes. Für die Ausbeutung von 1,8 Hectaren, welche 7 166 Wagen Erz ergaben, ist ein Nettoertrag von 91 217 Frcs. erzielt. Die ca. 80 Hectar Erze in Lamadelaine wurden auf Redevance in 40 Annuitäten von 74 094 Frcs. vergeben. Dieser Berechnung ist ein Preis von 16 000 Frcs. pro Hectar zu Grunde gelegt. Die Ausbeutung der ca. 36½ Hectar in Differdingen hat die Verwaltung selbst in die Hand genommen und zu diesem Zwecke eine Drahtseilbahn zu dem Kostenbetrage von 83 810,33 Frcs. errichtet, deren Betrieb erst gegen Ende 1883 eröffnet worden ist. Aus den vorbezeichneten drei Erzausbeutungen ist ein Gewinn von 217 291,80 Frcs. erzielt.

Dem Erneuerungsfonds für Oberbau und Rollmaterial sind pro Kilometer 400 Frcs. oder Total 16 000 Frcs. gut geschrieben worden. Ueber die Amortisation der bei der Gründung der Gesellschaft als Gegenwerth der verausgabten Obligationen in die Bilanz aufgenommenen 985 000 Frcs. Erzconcessionen ist noch keine Entscheidung getroffen, dagegen ist vorgeschlagen, die Dividende für das Actiencapital der Bahn von 2 000 000 Frcs. auf nur 5 pCt. festzusetzen und den restirenden Reingewinn des Gesammtunternehmens von 67 656,80 Frcs. auf die neue Rechnung vorzutragen, um den weitgehendsten Forderungen der Amortisation zu genügen. An Tantièmen sind 6 960,88 Frcs. gewährt.

Italien.

Sicilianische Eisenbahnen.

Die Eisenbahncommission genehmigte am 6. d. M. die Sicilianische Eisenbahnconvention und wird im Herbst die Tarife berathen.

Bau schmalspuriger Ergänzungsbahnlinien für Sardinien.

In der Kammersitzung vom 17. Juni brachte der Minister der öffentlichen Arbeiten einen Gesetzentwurf bezüglich der nöthigen Schritte und Beschaffung der Mittel zum Bau schmalspuriger Ergänzungsbahnlinien für Sardinien ein.

Es handelt sich hierbei um die Linien: Cagliari-Isili-Sorgono 133 km, Nuoro-Macomer 66 km, Macomer-Bosa 44 km, Sassari-Alghero 32 km, Monti-Tempio 29 km und Ozieri-Chilivani 10 km, insgesammt 314 km Baulänge.

Zwischen der Regierung und der „Königlichen Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen" haben bereits auf den Bau und Betrieb des Gesammtnetzes dieser Linien abzielende Verhandlungen stattgefunden. St.

(„Moniteur des intérêts matériels" v. 29/6. 84.)

Spanien.

Madrid-Saragossa-Alicante: Bauten.

Nachdem die Strecke Merida-Cacéres seit 15. April eröffnet worden, ist inzwischen die ganze Linie Merida-Sevilla nahezu fertig gestellt; das Project bezüglich der Station Atocha ist Seitens der Regierung genehmigt worden. Zur Zeit beschäftigt sich der Verwaltungsrath mit den Formalitäten der Uebernahme in Betreff der Linie Aranjuez-Cuenca, deren Cession durch Königliche Ordres vom 10. und 20. März resp. 21. April cr. sanctionirt wurde. St.

(„Moniteur des intérêts matériels" v. 29/6. 84.)

Amerikanische Correspondenz.

Union Pacificbahn.

Die Directoren dieser Bahn sollen beschlossen haben, die Julidividende nicht zu zahlen.

Nach einem Artikel im Bostoner „Advertiser" vom 26. Mai cr. hat Director Mr. Ch. Fr. Adams, nach Rückkehr von einer mit seinem Collegen F. L. Ames behufs einer persönlichen Prüfung der Bahnzustände nach dem Westen unternommenen Reise, auf Befragen erklärt, dass eine Reorganisation der Bahn zur Ermässigung der Betriebsausgaben nöthig sei. Es müsse eine Verminderung des Personals und der Züge eintreten, die Ausführung von Neubauten auf das dringendste Bedürfniss beschränkt werden etc. Ein specieller Plan hierzu solle binnen Kurzem erscheinen.

Die Verminderung der Nettoerträge während des letzten Winterhalbjahres rühre von verschiedenen Ursachen her, zunächst von dem strengen Winter, welcher ungünstig auf die Reiselust eingewirkt habe. Ganz besonders sei dies in Colorado der Fall gewesen, wo die Bahnstrecken lange Zeit in tiefem Schnee vergraben gewesen seien; sodann habe der erst jetzt beendete Tarifkrieg in Utah die Frachten erheblich herabgedrückt. Früher habe die Union Pacificbahn keine Concurrenten gehabt, jetzt habe sie mit der Northern Pacificbahn, der Atchison, Topeka u. Santa Fe, der Texas u. Pacific, der Southern Pacific und der Chicago, Burlington u. Quincybahn, alle gleichfalls die westlichen Landestheile durchziehend, hart zu kämpfen, selbst für den Localverkehr, hauptsächlich in Montana und Idaho. Die Aussichten für den Rest dieses Jahres und überhaupt für die Zukunft der Bahn hält aber Mr. Adams, sofern die obengedachten in Aussicht stehenden Massregeln ausgeführt werden, für günstig.

Die Brooklyn-Newyorker Brücke

ist am 25. Mai d. J. ein Jahr in Benutzung. Während desselben wurde sie passirt von 587 024 Fuhrwerken und 6 083 100 Fussgängern und 5 151 220 Personen wurden in ihren Wagen darüber gefahren. Die Einnahmen an Zöllen betrugen: für Fahrzeuge 73 728 D., für Fussgänger 60 831 D., für Wagenpassagiere 257 561 D., in Summa 391 770 D., durchschnittlich 1 070 D. pro Tag.

Eisenbahnpersonal.

Ein sehr trübes Bild von der Beschaffenheit des Personals Amerikanischer Bahnen giebt ein in die „Railr. Gaz." vom 30. Mai übernommener Artikel des „St. Louis Globe Democrat".

Danach sind ausweislich der über die Entlassungen aufgestellten Nachweisung in dem Jahre vom 1/4. 1883—1884 ungefähr 2 500 Betriebsbeamte etc. der Wabash-St. Louis und Pacificbahn wegen Ungehörigkeiten entlassen worden, darunter volle 26 pCt. wegen Trunkenheit, 15 pCt. wegen Strikes, der Rest wegen Nachlässigkeit, Unfähigkeit, Unehrlichkeit, Insubordination etc. Die Trinker sind in jener Liste mit einer eigenthümlichen Art von Humor stufenweise bezeichnet. Die Zugführer, Ingenieure und Stationsvorsteher waren „unmässig", Locomotivführer, Vormänner etc. schienen „dem Rausche ergeben", bei Bremsern, Feuerleuten etc. sagt man schon: „Trunkenheit", bei Handwerkern, Weichenstellern etc. wird lakonisch vermerkt: „whisky", während es bei Putzern, Streckenarbeitern etc. bis zur „vollen Trunkenheit" kommt.

Die Namen der Striker, zu denen auch Zugführer und Locomotivführer gehören, sind fast alle Irischen Ursprungs.

Als Ursachen der Entlassung der Zugführer sind häufig bezeichnet: Unehrlichkeit, Trunkenheit, Vernachlässigung der Pflicht oder Herbeiführung von Zusammenstössen u. s. w.

Finanz-Krisis.

Ueber den Fortgang der von uns bereits erwähnten finanziellen Störung sagt die „Railr. Gaz." vom 30. Mai cr.

„Die finanzielle Panik, welche vor 2 Wochen nach dem Schluss der Marine-Bank und der Zahlungseinstellung einer Anzahl hervorragender Newyorker Privat-Bankfirmen begann, hat, soweit erkennbar, nur geringen directen Einfluss gehabt auf die Preise der Eisenbahnsicherheiten und dabei ist derselbe beschränkt auf Eisenbahnactien und einige der mehr speculativen Eisenbahnobligationen. Aber der Einfluss selbst auf die besten Actien ist ein sehr ernster gewesen. Augenscheinlich ist die Herabsetzung nicht ein blos vorübergehender Stoss, denn jetzt, 14 Tage nach dem Bruch, sind die Preise niedriger als damals und trotz des bedeutenden Falls und obwohl die Capitalisten Zeit genug gehabt haben, um ihre Mittel heranzuziehen, machen sie doch keine Ankäufe. Dennoch kann man nicht mit Sicherheit sagen, dass der jetzige niedrige Stand lang anhalten wird. Dies hängt von dem ab, was das Herunterdrücken veranlasst. Die allgemeine industrielle Lage hat sich in den wenigen Wochen natürlich nicht verändert. Alle die Umstände, welche zur Begrenzung oder Verminderung der Eisenbahn-Reinerträge hindrängen, sind jetzt dieselben wie vor 2 Monaten, nur dass sie jetzt besser bekannt sind. Ein Umstand aber, der die Erträge nicht beeinflusst, ist ans Tageslicht gekommen, dass nämlich die Hülfsquellen vieler, welche sich auf höhere Preise verliessen und daher mehr Papier an sich hielten, als sie zu bezahlen vermochten, erschöpft wurden. Ein sehr grosser Theil des Actiencapitals der Bahnen wird beständig im Depot gehalten und der Kaufpreis dafür grösstentheils von Banken von Tag zu Tag vorgeschossen. Vor einem Jahre waren z. B. 10 000 000 D. der Chicago, Milwaukee und St. Paul Bahn in Händen von Leuten, welche aus eigenen Mitteln kaum 1—2 Millionen bezahlt und den Rest von Banken erborgt hatten. Sobald der Cours von 100 auf 70 ging, wurden sie aufgefordert, ihr Unterpfand zu vergrössern oder an Solche zu verkaufen, die dazu im Stande seien. Als dann der Cours rapide fiel, behielten manche Darleiher grosse Posten von Papieren in Händen, die sie nun realisiren mussten, um Fonds zur Auszahlung von Depositen zu haben. Die Folge davon ist in solchen Fällen, dass Papiere an den Markt kommen zu einer Zeit, wenn die Mittel der auf hohe Course Vertrauenden erschöpft und die Banken genöthigt sind, sehr zurückhaltend zu sein in Gewährung von Darlehen. Jetzt kann viel weniger Geld auf den Gesammtbetrag von Eisenbahnfonds aufgenommen werden, als noch vor kurzer Zeit, nicht allein in Folge der gefallenen Course, sondern auch wegen der grösseren Deckungsforderung der Banken, und manche Actien werden überhaupt nicht mehr lombardirt. Im Februar cr., als Union Pacific Actien mit 85 bezahlt wurden, hätten die Banken 75 000 D. auf 1000

Actien vorgeschossen, jetzt, wo sie zwischen 35 und 40 hin- und herschwanken, werden sie kaum überhaupt als Unterpfand angenommen werden. Sofern Amerikanische Actien auswärts in gutem Rufe ständen, würde unter den jetzigen Umständen eine Fluth von Kaufordres einlaufen von London, Amsterdam etc., welche eine so ausserordentliche Entwerthung der Dividenden zahlenden Papiere, wie sie in den letzten 2 Wochen vorgekommen, hätten verhindern können. Aber der fremde Markt für Amerikanische Papiere ist fast gänzlich ruinirt durch gewisse ganz besonders ehrlose Vertrauensbrüche, für welche nun die gesundesten und bestverwalteten Unternehmungen in Amerika mit zu leiden haben."

Reisebücher.

Zur Empfehlung ihrer Routen geben die grossen Amerikanischen Bahnverwaltungen eigene, theilweise sehr elegant ausgestattete Reisebücher heraus, welche die Vorzüge der von ihnen berührten Gegenden in das beste Licht stellen.

In der „Railr. Gaz." vom 30. Mai cr. werden z. B. drei solcher Bücher („Guides") besprochen, das der Newyork, Lake, Erie & Western Eisenbahn, welches die Gegenden an den zahlreichen Strecken dieser Bahn, namentlich des oberen Delaware, und die Thäler von Orange und Ulstr beschreibt; das der Newyork, West Shore und Buffalo Eisenbahn, das beste bis jetzt erschienene Reisebuch über die Catskill Gebirgsregion und endlich das der Baltimore & Ohio Eisenbahn, neben dessen sehr gediegenem Inhalt besonders die beigegebenen Illustrationen gerühmt werden, deren grösster Theil aus Holzschnitten der besten Art besteht, ausgeführt nach Entwürfen namhafter Künstler. Dargestellt sind: die malerischen Landschaften des oberen Potomac, der Cheat und Savage Flüsse, des Younghiogheny und Shenandoah Thales und das prächtige Hügelland, in welchem die Virginia Quellen sich befinden. Dies Buch hat einen mehr als blos vorübergehenden Werth.

Nothleidende Bahnen.

Anfang Juni cr. haben drei grosse Bahnen ihre Zinszahlungen nicht leisten können; die nachfolgend sub 1 und 2 benannten sind daher auf gerichtlichen Befehl in Sequestration gegeben, es sind:

1. Die Wabash, St. Louis Pacific Eisenbahn. Dieselbe besitzt jetzt ca. 3 600 Miles (= ca. 5 800 km) Bahn in 6 verschiedenen Staaten, ist zusammengesetzt aus mehr als 53 früheren besonderen Gesellschaften und hat beinahe 40 verschiedenartige Anleihe- etc. Papiere, ihr Betrieb ist seit Mitte vorigen Jahres von der Missouri Pacific in Pacht genommen. Während der letzten 2 Jahre hat diese Gesellschaft schwere Verluste erlitten durch ruinirend niedrige Frachten für einen grossen Theil ihres Verkehrs; eine, zunächst allerdings noch nicht zu erwartende geringe Erhöhung derselben würde aber im Stande sein, die Geldverlegenheiten zu heben.

2. Die Philadelphia & Reading Eisenbahn (verbunden mit der Philadelphia & Reading Kohlen- und Eisenbahngesellschaft). Dieselbe war nicht im Stande, fällige circa 600 000 D. Zinsen zu zahlen und die Gehälter und Löhne des Personals hatte sie seit Kurzem bereits (siehe die Notiz darüber in No. 49 d. Ztg.) statt in baarem Gelde, in Schuldzetteln berichtigt.

In dem von den Administratoren (Receivers) bei ihrem Amtsantritt erlassenen Circular werden die wegen dieser Zettel entstandenen Besorgnisse erwähnt und baldigste Baarzahlung aller rückständigen Löhnungen zugesichert.

3. Die Erie Bahn. Dieselbe hat mehr als 1 000 Miles in Besitz resp. Pacht. Sie war schon früher zweimal unter Sequester; nach ihrer Reorganisation im Jahre 1878 hielt man es allerdings nicht für ganz sicher, dass sie ihre Zinsverpflichtung stets würde prompt erfüllen können, aber die dann folgende Besserung in Industrie und Verkehr hob das Vertrauen zu den Verhältnissen der Gesellschaft, so dass die Course ihrer Obligationen sich im Jahre 1881 auf 108 erhöhten und selbst Anfangs dieses Jahres noch auf 90 pCt. standen. Am 1. Juni cr. waren die Zinsen von etwa 33,6 Millionen Obligationen fällig, zur Zahlung fehlt es aber an den nöthigen Mitteln, da die Netto-Einnahmen in den ersten Monaten dieses Jahres in Folge neu eröffneter Concurrenzbahnen ausserordentlich niedrig geblieben sind.

Wassermelonen-Transporte.

Eine am 29. Mai cr. in Atlanta abgehaltene Conferenz der betheiligten sechs Eisenbahngesellschaften betraf nur den Transport von Wassermelonen. Die bevorstehende Ernte in dieser Frucht in Florida und Süd-Georgia verspricht eine ausserordentlich reiche zu werden, so dass man das mit den Bahnen abzusendende Quantum auf 3 000 Wagenladungen schätzt. Man einigte sich vollständig über die Höhe der Frachten, Theilung des Verkehrs, Gestellung der Wagen etc.

Landverkäufe.

Der Union Pacific Bahn kommen bei den jetzigen Verhältnissen aussergewöhnlich grosse Landverkäufe sehr zu statten. In der letzten Woche des Mai dieses Jahres hat sie nicht weniger als 276 000 Acres an Ansiedler abgesetzt und die Verkäufe vom 1. Januar bis 20. Mai cr. betragen ca. 1⅓ Millionen Acres mit einem Ertrage von 3½ Millionen Dollar, durchschnittlich 2,46 D. pro Acre. Dies ist beinahe ein Neuntel ihres ganzen Landbesitzes zu Anfang dieses Jahres, und erheblich mehr als die Verkäufe in früheren Jahren. Dieselben betrugen nämlich in den letzten 3 Jahren:

	1881	1882	1883	1. Januar bis 20. Mai 1884
Acres . . .	141 387	398 074	1 166 349	1 459 703
Ertrag D.	654 775	1 772 296	4 081 134	3 542 058
pro Acre „	4,63	4,45	3,50	2,46

Die Veranlassung der jetzigen grossen Verkäufe scheint in dem niedrigen Stande des Kaufpreises zu liegen, welchen die Viehzüchter (Granger) sich zu Nutze machen.

Strafrecht.

v. O. **Das Anerbieten von Geschenken an einen Schaffner einer Privateisenbahn, um diesen zu bewegen, dass er das Fahren auf der Eisenbahn als Passagier ohne das sonst erforderliche Fahrbillet gestatte, ist als Amtsbestechung aus § 333 des R.-Str.-G.-Bs. zu bestrafen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der § 359 des R.-Str.-G.-Bs. bestimmt im Allgemeinen die Grenzen, innerhalb deren das Begriffsmerkmal der Amtsqualität strafgesetzlich anerkannt werden soll, normirt aber in keiner Weise die Bedingungen, unter welchen, sei es das Reich, sei es der einzelne Bundesstaat, die Anstellung seiner mittelbaren oder unmittelbaren Beamten und die Regelung ihrer Amtsbefugnisse ordnen will. Ob eine Person als Beamter im mittelbaren oder unmittelbaren Staatsdienste angestellt ist, ob diese oder jene Amtsverrichtungen zu den Amtspflichten gehören, kann daher nicht aus dem § 359 R.-Str.-G.-Bs., sondern immer nur aus der für den einzelnen Fall massgebenden reichsgesetzlichen oder partikulargesetzlichen Dienstpragmatik entschieden werden. Im vorliegenden Falle entscheidet ausschliesslich das verfassungsmässig vom Bundesrath mit Gesetzeskraft erlassene Eisenbahn-Polizeireglement darüber, in welchem Umfange gewisse Classen von Eisenbahnbediensteten als Träger der staatlichen Bahnpolizeigewalt anerkannt werden sollen. . . . Ob schon die Controle der Fahrscheine schlechthin der Bahnpolizei zusteht, kann dahingestellt bleiben, denn nach der thatsächlichen Annahme der Vorinstanz ging die Absicht des Angeklagten beim wiederholten Anbieten von Geldgeschenken an den Schaffner O. nicht lediglich dahin, sich der fraglichen Controle zu entziehen, sondern sein Thun zielte weiter darauf ab, den O. zum Abstehen von der pflichtgemässen Ausschliessung eines nicht mit dem Fahrschein versehenen Passagiers von der Weiterfahrt zu bestimmen. Schon § 67 des Eisenbahn-Polizeireglements vom 3. Juni 1870 enthielt bei Regelung der Controle der Fahrscheine die mit § 14 Abs. 8 des Eisenbahn-Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 10. Juni 1870 übereinstimmende Vorschrift, dass der keinen Fahrschein besitzende und die Nach- oder Strafzahlung verweigernde Passagier von der Weiterfahrt ausgeschlossen werden könne. Diese Vorschrift hat zwar im Eisenbahn-Polizeireglement vom 4. Januar 1875 nicht wieder Aufnahme gefunden, befindet sich aber, weil im § 14 des Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 wiederholt, in fortdauernder gesetzlicher Geltung. Unbedenklich gehören aber mit begrifflicher Nothwendigkeit zum Wesen der Eisenbahnpolizei alle Massregeln und Anordnungen, welche zur Sicherung des Verkehrs und zur Aufrechterhaltung der Ordnung beim Transport von Personen und Gütern bestimmt sind. Es ist nicht abzusehen, wie auch nur die äussere Transportordnung des Personenverkehrs aufrecht erhalten werden sollte, wenn die Eisenbahnschaffner event. durch Anwendung von Zwangsmassregeln nicht Sorge dafür trügen, dass zur Beförderung unberechtigte oder ungeeignete Personen auch vom Transporte ausgeschlossen werden. Nach § 53 des Bahnpolizeireglements vom 4. Januar 1875 müssen die Eisenbahnreisenden nicht allein „den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechthaltung der Ordnung beim Transport der Personen und Effecten getroffen werden", sondern auch „allen dienstlichen Aufforderungen der Bahnpolizeibeamten unweigerlich Folge leisten." Demnach kann es nicht zweifelhaft sein, dass, sobald die Befugniss des Schaffners in Frage kam, den unbefugter Weise im Eisenbahnwagen verweilenden Angeklagten aus demselben zu entfernen, der bahnpolizeiliche Amtscharakter des Schaffners aktuell wurde, und dass, sobald die Absicht des Angeklagten darauf abzielte, den Schaffner durch Geldgeschenke zu einer pflichtwidrigen Unterlassung dieses bahnpolizeilichen Einschreitens zu bestimmen, die Handlung des Angeklagten die gesetzlichen Merkmale der im § 333 des R.-Str.-G.-Bs. vorgesehenen Amtsbestechung erfüllte. Ob der Vorsatz des Angeklagten unmittelbar oder in weiterer Eventualität auch derartige Handlungen bezl. Unterlassungen des Schaffners einschloss, ist Thatfrage, welche die Vorinstanz bejahend gegen den Angeklagten festgestellt hat und deren Richtigkeit der Nachprüfung der Revisionsinstanz entzogen bleibt. Ob ferner damals, als Angeklagter zum ersten und zu wiederholtem

Male dem Schaffner Geld anbot, ein bahnpolizeiliches Einschreiten des Letzteren schon unmittelbar in Frage kommen musste, ist gleichgültig. Worauf es ankommt, ist allein, ob diejenige zukünftige Handlung des Schaffners, welche der Angeklagte im Auge hatte und für deren Herbeiführung die Geldgeschenke als Bestimmungsmittel dienen sollten, wenn verwirklicht eine Verletzung der polizeilichen Amtspflichten objectiv und im Sinne des Angeklagten enthalten haben würde". (Erk. des III. Strafsen. des Reichsgerichts vom 24. März 1884 wider P.; Rep. 526/83.)

Haftpflicht.

v. O. **Im Falle des Vorhandenseins einer Schadenersatzpflicht aus dem Reichshaftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 kann „niemals" die Zahlung eines Schmerzensgeldes beansprucht werden.** Aus den Entscheidungsgründen: „Das als ein Specialgesetz sich darstellende Reichshaftpflichtgesetz hat im § 3 die Art und den Umfang des Schadens bestimmt, dessen Ersatz im Falle des Vorhandenseins der Voraussetzungen in den §§ 1 und 2 verlangt werden kann. Es wird nicht vollständiger Schadenersatz, nicht Ersatz des gesammten Interesses, sondern nur theilweiser Schadenersatz in den im § 3 hervorgehobenen Richtungen gewährt, und es folgt daraus, dass andere Entschädigungsforderungen nicht zulässig sind. Der Betriebsunternehmer ist nur für die im § 3 speciell hervorgehobenen Schadensfolgen auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes verantwortlich. Es ergiebt sich dies aus der Fassung des § 3 wie aus den Motiven des Gesetzes. Das dem Richter in Betreff der Bestimmung der Höhe des Schadens vom Gesetze gewährte freie Ermessen kann nur innerhalb der im § 3 gegebenen Grenzen Platz greifen. Der Richter darf aber nicht in anderen Richtungen auf Schadenersatz erkennen, als in den im § 3 bezeichneten. Zu den für den Beschädigten gewährten Schadenersatzansprüchen gehört aber das Schmerzensgeld nicht". (Erkenntniss des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 28. März 1884.)

Literatur.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Herausgegeben vom Kaiserlich Statistischen Amt. Fünfter Jahrgang 1884. Verlag von Puttkammer & Mühlbrecht.

Nach dem Vorwort giebt der fünfte Jahrgang des statistischen Werkes die neuesten und auf eine Reihe von Jahren sich zurück erstreckenden Hauptergebnisse der Reichsstatistik in kurzen, leicht verständlichen Uebersichten, welche infolge der beigefügten Verhältnisszahlen Vergleiche nach Zeit und Ort ermöglichen und ausserdem erläuternde Bemerkungen enthalten. Zwecks grösserer Vollständigkeit sind die Nachweisungen zum Theil nach anderen Gesichtspunkten und unter Heranziehung anderer Daten als in den früheren Jahrgängen aufgestellt und enthalten ausserdem an neuen Darstellungen die Hauptergebnisse der Berufszählung vom 5. Juni 1882, sowie der Viehzählung vom 10. Januar 1883, die Vertheilung der Eisenbahnen auf die Staatsgebiete des Reichs (1882), Durchschnittspreise wichtiger Waaren im Grosshandel, einen Auszug aus der vom Reichs-Justizamt bearbeiteten Organisations- und Geschäftsstatistik der Gerichtsbehörden (1882) und die Hauptergebnisse der zum ersten Male für das gesammte Deutsche Reich bearbeiteten Criminalstatistik (1882). Dagegen sind die Nachweisungen aus der Gewerbestatistik und frühere Angaben über Justizwesen etc. fortgelassen worden. Ein näheres Eingehen auf das in volkswirthschaftlicher Hinsicht höchst werthvolle statistische Jahrbuch müssen wir uns mit Rücksicht auf den grossen Umfang desselben (200 Druckseiten) leider versagen. Ueber die in dem Buche u. A. enthaltenen und für unsere Zeitung wichtigen Angaben über Länge und Besitzverhältnisse der Eisenbahnen, Vertheilung derselben auf die Staatsgebiete des Deutschen Reichs, sowie über Anlagecapital und finanzielle Betriebsergebnisse behalten wir uns bei Erörterung der Berichte über die Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnen bezw. des Kaiserlichen Reichs-Eisenbahnamts nähere Mittheilungen vor.

Kartenwerke.

Eisenbahnkarte der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Zusammengestellt und gezeichnet von Josef Beer. Massstab: 1 : 1 228 000. Mit vollständigem Stationsverzeichniss. 2 Blatt in Mappe 3 fl. Auf Leinwand gespannt in Carton 5 fl. 50 kr., auf Leinwand mit Rollstäben 6 fl. A. Hartleben's Verlag in Wien. Diese sehr geschmackvoll durchgeführte Eisenbahnkarte enthält sowohl die in Betrieb befindlichen, als die im Bau begriffenen und projectirten Bahnlinien sammt den Stationen und Haltestellen, sowohl innerhalb der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie als auch auf der Balkanhalbinsel bis nach Constantinopel. Die einzelnen Bahnverwaltungen sind innerhalb Oesterreich-Ungarn in verschiedenen Farben deutlich ersichtlich gemacht, die Grenzen gekennzeichnet, während die Fläche des Auslandes zur Unterscheidung einen Chamois-Tondruck erhielt. (Wir glauben, dass es Vielen willkommen wäre, wenn der Herausgeber auch die Bahngebiete des Auslandes farbig von einander trennte und bei den fusionirten Bahngebieten, wie Budapest-Fünfkirchen, Fünfkirchen-Barcs und Mohacs-Fünfkirchen, diese Zusammengehörigkeit durch eine Farbe klarstellte). Situationspläne der Hauptstädte Wien, Budapest und Prag ergänzen diese Karte, welche Spediteuren, Kaufleuten, Bahnämtern, Behörden etc. bestens empfohlen werden kann. Das zu der Karte gehörige Stationsverzeichniss ergänzt die schöne, verhältnissmässig billige Karte in angemessener Weise.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Die zum Bezirk der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirection gehörende neue Bahnstrecke von Scharzfeld bis Lauterberg mit der Station Lauterberg wird vom 10. Juli d. J. und die gleichfalls zum diesseitigen Bezirk gehörende Neubaustrecke von Wabern bis Wildungen mit den Stationen Zennern, Fritzlar, Ungedanken, Mandern, Wega und Wildungen am 15. Juli d. J. für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Vieh-Verkehr dem Betriebe übergeben werden. Die Eröffnung der Strecke von Lauterberg bis St. Andreasberg mit den Stationen Oderthal und St. Andreasberg wird im Laufe des Sommers zu einem noch näher bekannt zu machenden Zeitpunkte erfolgen.

Auf die genannten Bahnstrecken findet die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Anwendung.

Hinsichtlich der speciellen Betriebsleitung ist die Strecke Scharzfeld-Lauterberg-St. Andreasberg dem Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Amte Paderborn, die Strecke Wabern-Wildungen dem Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Amte (M. W. B.) in Cassel unterstellt.

Die für den Verkehr der neuen Stationen in Anwendung kommenden Tarifsätze sind s. Z. in den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Auch können die zu den Localtarifen und zu den betreffenden Verbandstarifen erscheinenden bezüglichen Nachträge demnächst von den Güter-Expeditionen bezogen werden.

Die bisherige Station Scharzfeld-Lauterberg erhält künftig die Bezeichnung: „Scharzfeld."

Hannover, den 26. Juni 1884. (1615)

Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Aenderung von Stationsnamen.

K. K. pr. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft. (Oesterreichische Linien.) Unsere Haltestelle Sadagora-Zuczka wird fortan nicht mehr diesen Doppelnamen, sondern den einfachen Namen

„Zuczka"

führen und findet die Beförderung von Personen und Reisegepäck von und nach Sadagora-Zuczka hinfort unter der neuen Stationsbenennung „Zuczka" statt.

Gleichzeitig wird bekannt gegeben, dass unsere Haltestelle Zuczka auch als eine für den gesammten Personen- und Güterverkehr eingerichtete Station der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza fungirt.

Wien, am 18. Juni 1884. (1616)

Der Verwaltungsrath.

III. Zollamtliche Abfertigung.

Vom 13. Juli cr. ab wird der auf dem diesseitigen Bahnhofe befindliche Steuer-Güterspeicher für den öffentlichen Verkehr geschlossen und werden vom gedachten Zeitpunkte ab alle über die diesseitigen Linien in Breslau ankommenden Steuergüter nach dem Steuerschuppen auf dem Niederschlesisch - Märkischen Bahnhofe hierselbst behufs **zollamtlicher Abfertigung und Auslieferung** an die Adressaten über führt, sowie auch die Annahme und Abfertigung der für diesseitige Linien und darüber hinaus bestimmten Steuergüter lediglich bei der zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Berlin gehörigen Güterexpedition hierselbst stattfindet.

Breslau, den 2. Juli 1884. (1617)

Königliche Direction
der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

IV. Güterverkehr.

Vom 10. d. M. an bis zum Sonnabend den 18. October d. J. sollen an jedem Dienstag, Donnerstag und Sonnabend zwischen Neumünster und Kiel wieder Nacht-Eilgüterzüge regelmässig extra gefahren werden.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 10. November 1883 aufgehobenen Nachträge und zwar:

Nachtrag XI zum **Schleswig-Holsteinischen Verbands-Gütertarif,**

Nachtrag XII zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Schleswig-Holsteinischen Verbande, sowie

Nachtrag VII zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbande

haben daher vom 10. Juni bis zum 18. October d. J. wieder Geltung.

Altona, den 2. Juli 1884. (1618)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs vom 1. Juli 1882 für die **Beförderung von Steinkohlen etc.** in Sendungen von mindestens 50 000 kg im Verkehr von den an die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen nach Bremen, Hittfeld, Hamburg und Harburg loco ad ℳ 61,00 pro 10 000 kg findet fortan unter denselben Bedingungen auch im Verkehre nach Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn), Brake, Elsfleth und Nordenhamm loco Anwendung.

Köln, den 3. Juli 1884. (1619)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Der **Ausnahmetarif für Torfstreu** zum Seeexport wird mit Gültigkeit vom 10. Juli cr. ab auf Transporte von Stubben, Ottersberg, Scheessel, Neustadt a/R., Burgdorf, Gifhorn und Diepholz nach Vegesack (Grohn) ausgedehnt. Das Nähere ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 1. Juli 1884. (1620)
Königliche Eisenbahn-Direction.

In Folge Ueberganges der Tilsit-Insterburger Bahn in die diesseitige Verwaltung treten vom 1. September 1884 ab für den **Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg**

a) der X. Nachtrag zum Localtarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. August 1881,
b) der II. Nachtrag zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880, II. Auflage,
c) der IV. Nachtrag zum Local-Gütertarif vom 1. Juli 1880, II. Auflage,
d) der IV. Nachtrag zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von:
   a) Personen, Reisegepäck und Hunden,
   b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
   c) Eil- und Frachtgütern vom 15. August 1883

in Kraft, enthaltend die Einbeziehung der Stationen der Tilsit-Insterburger Eisenbahn in den Verkehr mit sämmtlichen diesseitigen Stationen. Durch die Einrechnung der Staatsbahntaxen treten erhebliche Ermässigungen der Tarifsätze für den gesammten Verkehr mit den Stationen der Strecke Insterburg-Memel ein; nur in wenigen Relationen des Billetverkehrs erhöhen sich die Preise einzelner Classen um 10 ₰ pro Billet. Ingleichen erhöhen sich die Entfernungen einzelner bisheriger Relationen in Folge Berichtigung von Druckfehlern.

Durch die Einführung der vorbezeichneten Nachträge werden folgende Tarife aufgehoben:

1. Die Localtarife der Tilsit-Insterburger Bahn, und zwar:
   a) für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. April 1880,
   b) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880;
   c) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern vom 1. August 1877;
2. der Tarif für den directen Verkehr von Personen, Reisegepäck, Leichen und Fahrzeugen zwischen Stationen der Königlichen Ostbahn einerseits und Stationen der Tilsit-Insterburger Bahn andererseits, bezw. zwischen Ostbahn-Stationen via Tilsit-Insterburger Bahn vom 1. Februar 1876;
3. der Tarif für die Beförderung lebender Thiere zwischen den Stationen und Haltestellen der Strecke Tilsit-Memel der Königlichen Ostbahn einerseits und der Station Insterburg der Tilsit-Insterburger Bahn andererseits, sowie zwischen den Stationen und Haltestellen der Strecke Tilsit-Memel der Königlichen Ostbahn und Station Tilsit der Tilsit-Insterburger Bahn einerseits und den Stationen Königsberg und Berlin der Königlichen Ostbahn andererseits vom 1. August 1877;
4. der Anhang zum Gütertarif für den Verkehr zwischen sämmtlichen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg untereinander, sowie für den Verkehr sämmtlicher Stationen des Directionsbezirks mit den Stationen der Berliner Verbindungsbahn und mit den Berliner Bahnhöfen der anderen in Berlin mündenden Bahnen einschliesslich des Transits über die Ostpreussische Süd-, Marienburg-Mlawkaer und Oberschlesische Bahn vom 1. Juli 1880, II. Auflage, giltig vom 1. April 1882,

nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen.

Ueber die Höhe der neuen Tarifsätze geben sämmtliche Expeditionen unseres Verwaltungsbezirks Auskunft.

Bromberg, den 1. Juli 1884. (1621 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Königl. Ung. Staatseisenbahnen. Zu dem am 1. September 1881 auf unseren sämmtlichen Linien und auf der Donau-Draubahn in Wirksamkeit getretenen Localtarife (Theil II) tritt am 10. Juli l. J. der Nachtrag VIII in Kraft, welcher zugleich den Nachtrag II zum Localtarife (Theil II) der Ersten Siebenbürger Bahn bildet und folgende Punkte enthält und zwar:

1. Aenderungen resp. Ergänzungen des Tarifes;
2. Bestimmungen bezüglich der Auf- und Abgabe von Eilgütern in den Budapester Stationen;
3. Tarif und Bestimmungen für den Transport von Gütern auf der von der Station Mitrovicz zur Save führenden Flügelbahn;
4. Ausdehnung der allgemeinen Bestimmungen auf die Budapest-Ujszöny-Brucker Linie;
5. Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze des Specialtarifes 2 und des Ausnahmetarifes No. 1 im Verkehre mit Stationen der Ersten Siebenbürger Eisenbahn;
6. Gebührenberechnung im Verkehre mit Stationen der Beczterczebánya-Brezovaer und der Piski-Vajda-Hunyader Linie;
7. Einbeziehung der Stationen der Báttaszék-Dombovár-Zákanyer (Donau-Drau) Eisenbahn in das Netz der südlichen Linie, und
8. Druckfehlerberichtigungen.

Gleichzeitig gelangt auch zum allgemeinen Kilometerzeiger der Nachtrag VIII zur Ausgabe, welcher

1. Entfernungen der Stationen der Budapest-Ujszöny-Brucker Linie unter einander sowie zwischen den Stationen dieser Linie einerseits und den Stationen des Centralnetzes andererseits;
2. Entfernungen zwischen den Stationen der Beczterczebánya-Brezovaer Linie unter einander, dann zwischen den Stationen dieser Linie einerseits und den Stationen des Centralnetzes andererseits; und
3. Druckfehlerberichtigungen

enthält.

Budapest, am 3. Juli 1884. (1622)
Die Direction.

Vom 10. d. M. ab kommen im **Westdeutschen Verbande** für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten von Baddeckenstedt, Banteln, Butzbach, Dransfeld, Friedberg, Göttingen, Heldenbergen-Windecken, Hildesheim, Northeim, Ringelheim und Lübeck nach Basel und vorgelegenen Stationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung. Näheres ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 1. Juli 1884. (1623)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. tritt im Verkehre zwischen Amsterdam Holländische Bahn und Niederländische Rheinbahn einer- und Friedrichsfeld, Station der Badischen Staats- und der Main-Neckar-Bahn, andererseits für die Beförderung der Güter des Special-Tarifs III ein Frachtsatz von 1,28 ℳ pro 100 kg in Wirksamkeit.

Köln, den 5. Juli 1884. (1624)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Zu dem **Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes** von den Kohlenversandstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) nach den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen vom 1. April d. J. wird am 10. Juli der Nachtrag I eingeführt. Derselbe enthält u. A. neue Frachtsätze für die Stationen Seebach und Blankenburg in Thüringen, ermässigte Frachtsätze für die Stationen Leipzig B. A., H. S. G. und Th., sowie verschiedene Aenderungen und Berichtigungen von Frachtsätzen. Die Frachtsätze für die Station Blankenburg i/Th. treten erst mit dem Tage der Verkehrseröffnung auf dieser Station und die berichtigten Frachtsätze, soweit dieselben höher sind als die bisherigen, erst am 21. August d. J. in Kraft.

Elberfeld, den 2. Juli 1884. (1625)
Königliche Eisenbahndirection.

Preussisch-Thüringischer Verband. Die im Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbands-Gütertarife vom 1. Juni cr. enthaltenen Entfernungen und Tarifsätze für Gera, Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Weida und Wolfsgefärth S. St. B. im Verkehr mit Stationen der Breslau-Freiburger Bahn treten, soweit hierdurch Frachtermässigungen herbeigeführt werden, mit sofortiger Giltigkeit und, sofern hierdurch Frachterhöhungen eintreten, vom 20. August cr. ab auch für die gleichnamigen Stationen des diesseitigen Bezirks in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 3. Juli 1884. (1626)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Vom 1. Juli cr. ab treten im rubricirten Verkehr für Steinsalztransporte von Station Erfurt nach den Stationen Mühlheim a/M. und Offenbach des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Expeditionen.

Erfurt, den 3. Juli 1884. (1627)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. Juli cr. treten im **Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande** für den Verkehr

zwischen Station Torgelow des Directionsbezirks Berlin einerseits und verschiedenen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn incl. Lübeck sowie Hamburg B. H. und L. B. andererseits directe Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Juli 1884. (1628)

Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Giltigkeit vom 16. Juli d. J. gelangen zunächst bis ultimo September cr. für den **Transport von Eisen des Special-Tarifs I und II** ab Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Berlin, Breslau, Elberfeld, Erfurt, Hannover, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Magdeburg, ferner der Breslau-Freiburger, Berlin-Hamburger und Braunschweigischen Bahn, sowie der Sächsischen Staatsbahn nach Myslowitz, Oswieçim und Oderberg trans. neue ermässigte Ausnahmesätze zur Einführung, welche nur auf Sendungen zum Export nach Rumänien im Rückvergütigungswege unter Beobachtung der den Tariftabellen beigedruckten Controlvorschriften Anwendung finden. Die bezüglichen Frachtsätze und Controlvorschriften sind spätestens vom Tage der Einführung bei den Verbandstationen zu erfahren; bis dahin ertheilt unser Verkehrs-Büreau Auskunft.

Breslau, den 2. Juli 1884. (1629)

Königliche Eisenbahn-Direction:
im Namen der Verband-Verwaltungen.

Zu dem Tarif für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke **Hannover und Oldenburg** ist der Nachtrag 5 herausgegeben, welcher Entfernungen und Tarifsätze für die an den neuen Strecken Scharzfeld-St. Andreasberg und Wabern-Wildungen gelegenen Stationen, sowie einige Berichtigungen und Ergänzungen etc. enthält.

Der Nachtrag tritt mit dem 10. Juli cr., bezw. mit dem noch bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der betreffenden neuen Strecken in Kraft und kann in den Güterexpeditionen eingesehen, auch daselbst bezogen werden.

Hannover, den 28. Juni 1884. (1630)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum **Hannover - Bayerischen Verbands-Gütertarif** vom 1. Mai 1883 (Heft No. 1) ist der Nachtrag V herausgegeben. Derselbe enthält:

1. Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der bisherigen Nachträge,
2. directe Tarifsätze für den Güterverkehr nach und von den Stationen der neuen Strecken Scharzfeld-St. Andreasberg und Wabern-Wildungen (Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover),
3. anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lichtenfels und Meiningen B. St. B. und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover,
4. Ausnahme-Tarifsätze für gebrannten Kalk, Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies und Braunstein, Fluss- und Schwerspath, sowie Eis in ganzen Wagenladungen von 10 t.

Exemplare dieses Nachtrags, welcher mit dem 10. Juli cr. bezw. mit dem noch zu publicirenden Tage der Betriebseröffnung der betreffenden neuen Bahnstrecken in Kraft tritt, sind durch die Güterexpeditionen der Verbandstationen zu beziehen.

Hannover, den 26. Juni 1884. (1631)

Königliche Eisenbahn-Direction:
auch Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Getreide-Verkehr alla rinfusa aus Russland nach Oesterreich und Deutschland.

Vom 20. Juli 1884 ab kann die Beförderung von Getreide etc. aus Russland via Podwoloczyska nach Oesterreichischen, Oberschlesischen und Sächsischen Stationen in loser Schüttung in eigens dafür eingerichteten Wagen erfolgen.

Näheres ist aus der bezüglichen in obgenannten Stationen affichirten Kundmachung zu entnehmen.

Wien, den 4. Juli 1884. (1632)

Die General-Direction der K. K. pr. Galiz. Carl Ludwig-Bahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahnverband. Mit 20. Juli l. J. tritt Nachtrag III zum Tarif Theil I, Nachtrag IV zum Tarif Theil II, Nachtrag II zum Tarif Theil III und ein neu umgearbeiteter Tarif Theil IV für den Transport von Getreide etc. im Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbande in Wirksamkeit.

Nachtrag III enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers; Nachtrag IV enthält hauptsächlich neue Frachtsätze des Specialtarifs No. 8 (Mineraltheer, Roh-Petroleum, Steinöl etc.) und No. 9 (Petroleum- und Theerfässer), Ausnahmetarif No. 6 (Cement); Nachtrag II enthält hauptsächlich Specialtarif No. 7 (Tafelglas und Glaswaaren) von Böhmischen Stationen nach Bucarest und Ploesti, Einbeziehung von Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Böhmischen Nordbahn, neue Frachtsätze für Petroleum- u. Theerfässer und Berichtigungen.

Durch den neuen Getreidetarif Theil IV tritt der gleichnamige Tarif vom 1. November 1882 ausser Kraft.

Exemplare sind bei sämmtlichen Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der Direction der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu beziehen. (1633 RM)

Ausnahmetarif für Mehltransporte im Galizisch-Polnischen Verkehre. An Stelle des mit 1. Juli l. J. eingeführten Ausnahmetarifes für Transporte von Mehl und Mühlenfabrikaten ab mehreren Galizischen Stationen via Granica nach Warschau, dann nach Czenstochau und darüber, tritt vom 20. Juli 1884 ab ein neuer noch weiter ermässigter Tarif in Kraft.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Bahnen zu haben.

Wien, am 2. Juli 1884. (1634)

Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschl gs-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze Anwendung:

Für Maschinentheile bei Zahlung der Fracht für mindestens

	5 000 kg	10 000 kg
	pro 100 kg	
von Laube		
„ Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		
„ Aussig-Landungsplatz		
nach Mastig	1,15 *M.*	1,08 *M.*
plus Schleppbahngebühr	0,10 „	0,10 „

Wien, am 3. Juli 1884. (1635)

Betriebs-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tagen nach erfolgter Publication im Centralblatte treten unter den daselbst angeführten Bedingungen folgende Frachtsätze und zwar im Kartirungswege in Kraft:

Möbel aus gebogenem Holze, Frachtsätze in Mark pro Waggon mit 10 000 kg Tragfähigkeit:

Von Budweis nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz 139,60 *M.* pro Waggon,
plus Schleppbahn-Gebühr 5 *M.* pro Waggon.

Von Dresden-Elbkai 163,60 *M.* pro Waggon.

Wien, am 2. Juli 1884. (1636)

Betriebs-Direction.

Chemin de Fer Grand Central Belge. Avis. A partir du 1er Octobre 1884:

Seront mis en vigueur:

de nouveaux tarifs généraux pour le transport des marchandises, finances, équipages et animaux;

1. Entre les stations Belges du Grand Central Belge (Vireux et Givet compris).
2. Entre les stations Belges du Grand Central Belge et Vireux et Givet, d'une part, et les stations Néerlandaises du Grand Central Belge et Aix-la-Chapelle, d'autre part.

Cesseront d'être en vigueur:

1. Les tarifs spéciaux du Service intérieur No. 3 22 24 25 28 29 30 31 32 34 38 40 42 45 46 47 49 51 52 54 56 58 63 64 65 67 70 71 77 78 79 82 85 86 88 90 et 91 de la Série K.
2. Différents prix figurant dans les tarifs spéciaux No. 2 8 9 11 12 26 33 39 83 84 87 et 92 de la Série K.
3. Les tarifs spéciaux No. 12 25 et 29 de la Série Z.
4. Différents prix figurant dans les tarifs spéciaux No. 2 13 20 82 et 84 de la Série Z.

Bruxelles, le 3 Juillet 1884. (1637)

La Direction.

Rumänische Eisenbahnen. Am 5. Juli l. J. tritt Nachtrag VIII zum Local-Gütertarif (Theil II, Preis 10 banc) in Kraft. (1638)

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Directer Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen Podwoloczyska, Brody, Lemberg, Tarnów bezw. Krakau einerseits und Aachen T., Bleyberg (Landesgrenze), Dalheim (Landesgrenze), Bremen, Hamburg und Stettin andererseits. Mit Wirksamkeit vom 1. September laufenden Jahres angefangen gelangen die im Tarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. März 1883 beziehungsweise im Nachtrage I zu diesem Tarife vom 15. April 1884 enthaltenen directen Fahrpreise und Gepäcktaxen rücksichtlich des Verkehres mit den Stationen Aachen T., Bleyberg (Landesgrenze), Dalheim (Landesgrenze) einerseits und Podwoloczyska, Brody, Lemberg, Tarnów und Krakau andererseits in der Richtung nach Galizien zur Aufhebung.

Vom obigen Zeitpunkte ab werden daher die bezüglichen directen Fahrpreise und Gepäcktaxen rücksichtlich der vorangeführten Relationen nur in der Richtung nach Deutschland in Geltung bleiben.

Wien, den 1. Juli 1884. (1639)

Die General-Direction der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn,
im Namen der Verband-Verwaltungen.

Vom 10. d. M. ab werden für die Dauer der diesjährigen Badesaison auch im Verkehr von den Stationen Braunschweig, Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Dresden (Friedrichstadt), Leipzig, Halle, Magdeburg, Charlottenburg, Berlin-Stadtbahn (Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof), Berlin (Berlin-Hamburger Bahnhof) und Lübeck nach den Badeorten Westerland a./Sylt und Wyck

a./Föhr Retour- (Saison-) Billets mit einer Gültigkeitsdauer von 35 Tagen ausgegeben. Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personen-Expeditionen.

Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 3. Juli 1884. (1640)
Königliche Eisenbahn-Direction.

VI. Submissionen.

Lieferung von Mineral-Schmieröl. Vom 1. September d. J. bis 31. August nächsten Jahres sind ca. 300 000 kg Mineralöl zum Schmieren von Locomotiven und Wagen zu liefern.

Die Lieferungsbestimmungen können von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Mineralöl-Lieferung" bis zum 22. dieses Monats Abends 6 Uhr portofrei an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzureichen. Diejenigen Angebote, auf welche bis zum 4. August d. J. Zuschlag nicht ertheilt wird, sind als unberücksichtigt zu betrachten.

Dresden, am 4. Juli 1884. (1641)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
v. Tschirschky.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstätte Materialien aus dem Jahre 1883/84 sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen sind, beliebe man bis zum 16. d. M., Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Giessen, den 1. Juli 1884. (1642)
Grossherzogliche Direction.

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialienabfälle, als:

Schmiedeeisen, Eisenblech einschliesslich Abfälle von Heizröhren; Gusseisen — alte Maschinentheile, alte Roststäbe; Radreifen, fluss- und puddelstähl.; Dreh- und Hobelspähne von Schmiedeeisen und Stahl, gusseis.; Feilen, gussst.; Federstahl von Trag- und Spiralfedern, auch Schrott; Glasscherben; Plomben, alte; Kupfer von Locomotiv - Feuerbüchsen; äussere Feuerbüchsen und Langkessel (Gussstahl); Schienenstücke von Herzstücken und Weichen; Schienen, alte (unter 3 m Länge)

sollen an den Meistbietenden verkauft werden. Reflectanten wollen das Materialien-Verzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen von der Eisenbahn-Material-Verwaltung gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ beziehen, und die Kaufserbietungen bis zum 15. d. Mts. an dieselbe einsenden.

Oldenburg, 1884 Juli 2. (1643 B&W)
Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen. ca. 6 000 t alte Eisenschienen und Klein-Eisenzeug werden auf dem Submissionswege verkauft, in Loosen nach Wahl der Käufer.

Offerten sind vom 12. August 1884 ab an das Centralbureau der Gesellschaft in Utrecht (Holland) einzureichen.

Bedingungen und Erläuterungen vom 20. Juli 1884 an im Centralbureau der Gesellschaft in Utrecht und in den Bureaux der Sections-Ingenieure in Groningen, Meppel, Zutfen, Nymegen, Rotterdam, Breda und Venloo. (1644 D&C)

Bedingungen werden auf Franco-Anfrage nach dem 20. Juli 1884 zugesandt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 54. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 12. Juli 1884.

Dieser Nummer liegt No. 13 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet *).

I. Geschichte und Ziele.

Ueber die Geschichte und Ziele dieses grossartigen statistischen Unternehmens, von welchem jetzt der vollständige Jahrgang 1883 vorliegt, bringt das erste (Januar-) Heft der Statistik folgende orientirenden und einleitenden Bemerkungen.

Eine statistische Darstellung der Güterbewegung auf den Eisenbahnen, nach Waarengattungen und Verkehrsrichtungen (Versand- und Empfangsbezirken) geordnet, ist schon früher als ein werthvolles und auf die Dauer unentbehrliches Hülfsmittel für die Beurtheilung der wirthschaftlichen Lage und Entwickelung des Landes und der einzelnen Landestheile erkannt worden. Auf die grosse Wichtigkeit derselben wurde schon im Jahre 1863 von dem internationalen statistischen Congress hingewiesen[1]) und schon damals als das zu erstrebende Ziel bezeichnet, Einrichtungen zu treffen, welche — ohne Rücksicht auf die Grenzen der einzelnen Eisenbahnunternehmungen — „die Güterbewegung so vollkommen veranschaulichen, als ob alle Eisenbahnen eines Landes ein Ganzes ausmachen". Auch innerhalb des Zollvereins wurde der Mangel einer solchen Statistik des inneren Verkehrs lebhaft empfunden. Bei den Verhandlungen über die weitere Ausbildung der Statistik des Zollvereins (im Jahre 1868) vermisste man „Uebersichten, welche den Verkehr zwischen den einzelnen Gebietstheilen des Zollvereins nach Waarengattungen, Mengen und Transportmitteln im Grossen und Ganzen entnehmen lassen und ein anschauliches Bild des Güteraustausches innerhalb des Vereinsgebietes gewähren".

Die Bemühungen der Eisenbahnverwaltungen, diesem Mangel abzuhelfen, sind bisher ohne Erfolg geblieben. Es haben weder die Untersuchungen und Verhandlungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu dem erstrebten Ziel geführt,[2]) noch die

---

*) Berlin, Carl Heymann's Verlag. 1883—84.

[1]) Nur Wenigen unserer Leser möchte es bekannt sein, dass auf dem internationalen statistischen Congress in Berlin vom Jahre 1863, welcher zuerst practische Normen für eine Statistik der Güterbewegung aufstellte, der jetzige Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Maybach (damals vor wenigen Tagen aus seiner Stellung als Referent im Preussischen Handelsministerium zum vorsitzenden Director der Königlichen Ostbahn berufen), als Berichterstatter sowohl der betreffenden Section des Congresses, als im Plenum desselben die Resolutionen vorschlug, durch deren Annahme die Grundlage für eine Deutsche Statistik der Güterbewegung geschaffen wurde.

Als Theilnehmer jenes Congresses erinnern wir uns noch recht wohl, wie unklar und wenig practisch man über die Anlage einer Eisenbahn-Güterstatistik damals dachte. Der überlegenen Sachkenntniss und der überzeugenden Darlegung des Referenten gelang es jedoch, die vorberathende Section und sodann das Plenum des Congresses zur Annahme der von ihm im Namen der Section vorgeschlagenen Resolutionen zu bestimmen, auf welchen sich dann eine Statistik der Güterbewegung nach und nach aufgebaut hat. — Von besonderem Interesse ist die vom Berichterstatter, (welcher ganz unvorbereitet durch die plötzliche Verhinderung des ursprünglichen Referenten, M. M. v. Weber, zur Uebernahme des schwierigen Referats berufen war,) ausgehende treffliche Begründung der Resolutionen (abgedruckt im Jahrgang 1863 No. 33 S. 525 fg. unserer Zeitung). Es wird dort zielbewusst die Grösse und Bedeutung der gestellten Aufgabe klar dargelegt und kann man aus diesen Motiven noch jetzt erwünschte Anhaltspunkte über die weitere Entwicklung des grossartigen Unternehmens herauslesen. — Als Vorsitzender der Königlichen Ostbahn beantragte dann im Jahre 1866 Geheimer Regierungsrath Maybach beim Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen die Einrichtung einer Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen des Vereins und ist so schon von Anfang an der Name Maybach mit den Bestrebungen zur Einführung einer Eisenbahn-Güterstatistik innig verknüpft. Die Redaction.

[2]) Bereits in den Jahren 1861 und 1862 hatten sich die Generalversammlungen des Vereins in Köln und Amsterdam mit Aufstellung einer gleichmässigen Nomenclatur der Transportartikel des Güterverkehrs als erster Grundlage für eine Eisenbahn-Güterstatistik beschäftigt, ohne dass es zu bindenden Beschlüssen kam. Auf den vorstehend erwähnten Antrag der Königlichen Ostbahn, welchem die betreffende Vereinscommission sich einmüthig anschloss (siehe deren eingehenden Bericht im Jahrg. 1867 S. 406 unserer Zeitung), wurde zwar von der Mainzer Generalversammlung im Jahre 1867 die Einführung einer Vereins-

von einzelnen Eisenbahnen und Eisenbahnverbänden nach den verschiedensten Grundsätzen und Gesichtspunkten in grösserer oder geringerer Ausführlichkeit den Jahresberichten beigegebenen Uebersichten über den Güterverkehr des engeren Bahngebietes oder Verbandes sich als geeignet erwiesen, dem Bedürfniss nach einer einheitlichen und übersichtlichen, im allgemeinen volkswirthschaftlichen Interesse verwerthbaren Statistik der Waarenbewegung auf den Eisenbahnen innerhalb des Reichsgebiets zu genügen.

Mit der Erweiterung und dem festeren Zusammenschluss der Preussischen Staatseisenbahnen bot sich die Möglichkeit, nunmehr auch auf dem Gebiet der Verkehrsstatistik zu einheitlicheren Einrichtungen zu gelangen, deren Geltung für ein grosses zusammenhängendes Verkehrsgebiet schon durch den Umfang und die weite Verzweigung des Staatseisenbahnnetzes gesichert, deren allgemeinere Annahme aber auch in den Kreisen der übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen nach erfolgreichem Vorangehen der Preussischen Staatsbahnen wohl zu gewärtigen war. In dieser Erwägung wurden von dem Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit der Verwaltung der Reichseisenbahnen im September 1882 „Vorschriften für die Aufstellung einer Statistik der Güterbewegung" (Eisenbahn-Verordnungsblatt von 1882 S. 303 ff.) erlassen, welche der Bearbeitung der vorliegenden Statistik zu Grunde liegen. Der grössere Theil der Deutschen Eisenbahnverwaltungen ist dieser Einrichtung sogleich beigetreten, andere sind inzwischen gefolgt, und es darf die Hoffnung gehegt werden, dass — nach weiterer practischer Bewährung der neu geschaffenen Einrichtung — auch die noch übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen ihre Mitwirkung dem gemeinnützigen Werk auf die Dauer nicht vorenthalten werden [3].

Die „Statistik der Güterbewegung" wird in Gemässheit der Vorschriften vom September 1882 nach folgenden Grundsätzen aufgestellt, an deren Berathung auch das Reichs-Eisenbahnamt und das Statistische Amt des Deutschen Reichs Theil genommen haben:

1. Die Darstellung der Waarenbewegung erfolgt nach Verkehrsbezirken.

Zu dem Ende ist das Gebiet des Deutschen Reichs nach der wirthschaftlichen Zusammengehörigkeit oder der selbstständigen wirthschaftlichen Bedeutung seiner einzelnen Theile — unter thunlichster Beachtung der politischen Grenzen, jedoch ohne Rücksicht auf die Grenzen der einzelnen Eisenbahnunternehmungen — in 36 „Verkehrsbezirke" eingetheilt. In den für die einzelnen Verkehrsbezirke angelegten Tabellen wird der innere Verkehr eines jeden Bezirks und der Wechselverkehr mit den übrigen Bezirken sowie mit dem Auslande in Versand (V) und Empfang (E) soweit nachgewiesen, als die Versand- oder die Bestimmungsstation (oder beide) oder auch (im Auslandsverkehr) die Grenz-Uebergangsstation im Bereich der der Statistik beigetretenen Bahnen belegen sind.

Zum besseren Verständniss der Anlage und Durchführung des Werkes geben wir nachstehend das Verzeichniss der Verkehrsbezirke wieder.

Verzeichniss der Verkehrsbezirke.

I.

1. Die Provinz Ost- und Westpreussen (mit Ausschluss der Häfen zu 2).
2. Die Ost- und Westpreussischen Häfen Memel, Pillau, Königsberg, Elbing, Danzig und Neufahrwasser.
3. Die Provinz Pommern (mit Ausschluss der Häfen zu 4).
4. Die Pommerschen Häfen Stolpmünde, Rügenwalde, Colberg, Stettin, Swinemünde, Wolgast, Stralsund.
5. Die Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz (mit Ausschluss der Häfen zu 6).
6. Die Häfen Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg.
7. Die Provinz Schleswig-Holstein mit dem Fürstenthum Lübeck (mit Ausschluss der Häfen zu 6 und 8).
8. Die Elbhäfen Hamburg, Altona, Glückstadt, Harburg, Stade, Cuxhafen.
9. Die Weserhäfen Bremen, Vegesack, Geestemünde, Bremerhafen, Nordenhamm, Brake, Elsfleth.
10. Die Emshäfen Emden, Leer und Papenburg.
11. Die Provinz Hannover und der Kreis Rinteln des Regierungsbezirks Cassel, sowie das Herzogthum Braunschweig und das Herzogthum Oldenburg (mit Ausschluss der Häfen zu 8, 9 und 10), das Fürstenthum Schaumburg-Lippe und von dem Fürstenthum Waldeck der Kreis Pyrmont.
12. Die Provinz Posen.
13. Der Regierungsbezirk Oppeln.
14. Die Stadt Breslau.
15. Der Regierungsbezirk Breslau (ausschliesslich Stadt Breslau) und der Regierungsbezirk Liegnitz.
16. Berlin.
17. Die Provinz Brandenburg.
18. Der Regierungsbezirk Magdeburg und das Herzogthum Anhalt.
19. Die Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt, der Kreis Schmalkalden des Regierungsbezirks Cassel und die Thüringischen Staaten.
20. Das Königreich Sachsen.
21. Die Provinz Hessen-Nassau (mit Ausschluss des Kreises Rinteln s. 11 und des Kreises Schmalkalden s. 19), der Kreis Wetzlar, sowie die Grossherzoglich Hessische Provinz Oberhessen.
22. Das Ruhrrevier, soweit dasselbe zu Westfalen gehört. [4])
23. Das Ruhrrevier, soweit dasselbe zur Rheinprovinz gehört. [4])
24. Die Provinz Westfalen (mit Ausschluss des Ruhrreviers s. 22) und die Fürstenthümer Lippe-Detmold und Waldeck (Arolsen).
25. Die Rheinprovinz rechts des Rheins (mit Ausschluss des Ruhrreviers s. 23, des Kreises Wetzlar s. 21 und der Rheinhafenstationen s. 28).
26. Die Rheinprovinz links des Rheins (mit Ausnahme des Saarreviers) und das Fürstenthum Birkenfeld.
27. Das Saarrevier von Neunkirchen (einschl.) bis Trier (ausschl.).
28. Die Rheinhafenstationen Duisburg, Hochfeld, Ruhrort.
29. Lothringen.
30. Elsass.
31. Die Bayerische Pfalz (mit Ausschluss von Ludwigshafen s. 34).
32. Das Grossherzogthum Hessen (mit Ausschluss der Provinz Oberhessen s. 21).
33. Das Grossherzogthum Baden (mit Ausschluss von Mannheim s. 34).
34. Mannheim und Ludwigshafen.
35. Das Königreich Württemberg, sowie die Hohenzollernschen Lande.
36. Das Königreich Bayern.

II.

50. Russland (ohne Polen s. 51). } Russland.
51. Königreich Polen. } Russland.
52. Galizien, Bukowina und Moldau. } Oesterreich, Ungarn und Hinterländer.
53. Ungarn, Wallachei, Serbien, Bulgarien etc. } Oesterreich, Ungarn und Hinterländer.
54. Böhmen. } Oesterreich, Ungarn und Hinterländer.
55. Das übrige Oesterreich. } Oesterreich, Ungarn und Hinterländer.
56. Schweiz.
57. Italien.
58. Frankreich.
59. Luxemburg.
60. Belgien.
61. Holland.
62. England. [5])
63. Schweden und Norwegen. [5])
64. Dänemark.

Diese Eintheilung des Deutschen Reichs zum Zweck einer Darstellung der Güterbewegung auf den Eisenbahnen in wirthschaftlich zusammengehörige Verkehrsbezirke bildet das Fundament der neuen Statistik. — Das bisher gegebene statistische Material über die Güterbewegung stellte die Transportverhältnisse der einzelnen Eisenbahnen oder eines Verbandes mehrerer Eisen-

---

statistik der Güterbewegung en bloc beschlossen, dieser Beschluss konnte aber, da er von den Privatbahn-Verwaltungen des Norddeutschen Verbandes nicht ratificirt wurde, nur auf dem beschränkten Gebiete der Eisenbahn-Verbände in Wirksamkeit treten.

[3]) Diese Hoffnung hat sich vollständig erfüllt. Nach dem 1. Januar 1883 traten der Statistik noch bei: Die Parchim-Ludwigsluster E. (1. März), die Württemberg. Staatsbahnen (1. April), die Mecklenburg. Friedrich-Franzb., die Lübeck-Büchener E., die Berlin-Hamburger E., die Eutin-Lübecker E. (1. Mai); die Kirchheimer E. (1. Juni). Im Jahre 1884 sind weiter beigetreten: die Bayerischen Staatsbahnen, Pfälzischen E., Ostpreussische Südb., Warstein-Lippstadter E., die Sächsischen Staatsbahnen, die Hessische Ludwigsb., die Dortmund-Gronau-Enscheder E., die Nordbrabant-Deutsche E., die Schleswig-Angeler und die Paulinenaue-Neuruppiner E. Augenblicklich ist nur die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn der Güterstatistik noch nicht beigetreten, welcher Mangel durch Notirungen in Marienburg und an der Russischen Grenze ersetzt wird.

[4]) Das Ruhrrevier umfasst das von den Bahnlinien Hamm-Dortmund-Sterkrade-Ruhrort bezw. Oberhausen-Duisburg-Düsseldorf-Elberfeld-Hagen Unna-Hamm begrenzte Gebiet, sowie die Zweigbahnen von Barmen nach Lennep und Remscheid/Wipperfürth und von Hagen nach Brügge und Lüdenscheid.

[5]) Dass unter den Verkehrsbezirken des Auslandes auch England, Schweden und Norwegen aufgeführt werden, mit denen ein directer Eisenbahnverkehr nicht besteht, ist durch die See-Exporttarife veranlasst, deren niedrige Sätze erst Anwendung finden, wenn die überseeische Verschiffung (durch Vorlage des Connossements) nachgewiesen ist.

Diese Angaben bilden werthvolles Material zur Controle des auswärtigen Waarenverkehres und zu besserer Einsicht in die wirthschaftlichen Relationen zwischen dem Ausland und den einzelnen Deutschen Verkehrsbezirken. Siehe Ritschel in Conrad's Jahrbücher für Nationalöconomie 1884, März-Heft.

bahnen dar, schloss aber mit den örtlichen Grenzen des Verwaltungsbereichs ab. Wohin sich der über das einzelne Bahngebiet geleitete Verkehrsstrom verlor, wie er sich auf den weiterfolgenden Schienenstrassen verästelte, darüber war aus den Eisenbahnstatistiken früher wenig zu erfahren, während es doch dem Statistiker des Verkehrs, dem Volkswirth hauptsächlich darum zu thun sein muss, festzustellen, wie die Gütermassen, welche an diesem oder jenem bestimmten Punkte der Eisenbahn aufgegeben werden, an einem andern zum Zweck der Consumtion, der weiteren Verarbeitung etc. denselben wieder verlassen. Denn nur diese Kenntniss setzt ihn in den Stand, das wirthschaftliche Leben des Volkes zu belauschen und in das richtige Licht zu stellen, soweit ihm dazu die Betrachtung des Eisenbahn-Transportwesens überhaupt dienen kann.[6])

Was weiter die Eintheilung der Güter nach Waarengattungen und die übrigen Ermittlungsvorschriften anbetrifft, so sagen die Vorbemerkungen zu der Statistik der Güterbewegung Folgendes:

2. Die Güter werden nach Waarengattungen angeschrieben, deren Verzeichniss in 68 Hauptrubriken die wichtigsten Gegenstände des Eisenbahn-Güterverkehrs umfasst; daneben sind besondere Rubriken für Sammelladungen und für sonstige Güter, sowie für Viehsendungen vorgesehen. Bei der Aufstellung des Waarenverzeichnisses ist zugleich auf die Statistik des Güterverkehrs auf den Deutschen Wasserstrassen thunlichste Rücksicht genommen worden.

Die Herausgabe specieller Uebersichten über die gesammte Verkehrsbewegung einzelner besonders wichtiger Massengüter (wie Steinkohlen, Getreide u. s. w.) innerhalb des der Statistik unterworfenen Gebietes, für welche das Material in den Tabellen der einzelnen Verkehrsbezirke gegeben ist, bleibt vorbehalten.

3. Den Gewichtsangaben liegt das wirkliche — nicht das zur Frachtberechnung gezogene — Gewicht der einzelnen Sendungen zu Grunde.

Als Mindestgewicht der anzuschreibenden Güter sind 500 kg (½ t) angenommen. Sendungen von weniger als 500 kg sind hiernach ausser Betracht geblieben. Bei grösseren Sendungen wird das Gewicht dergestalt abgerundet, dass Gewichtsbeträge von weniger als 250 kg unberücksichtigt bleiben, von 250 kg und darüber aber als 500 kg (½ t) berechnet werden.

Die Viehsendungen werden sämmtlich und zwar nach der Stückzahl angeschrieben.

4. Die Herkunft und die Bestimmung der einzelnen Sendungen bestimmt sich lediglich durch die in den Frachtbriefen (beziehungsweise — bei Viehsendungen — in den Transportscheinen) als Aufgabe- und Bestimmungsstation verzeichneten Orte.

5. Die statistischen Tabellen werden bis zum 1. Juli 1883 monatlich, demnächst bis auf Weiteres vierteljährlich herausgegeben werden.

(Fortsetzung folgt.)

Alföld-Fiumaner Bahn.

Der zwischen der Ungarischen Regierung und der Verwaltung der Alföld-Fiumaner Bahn abgeschlossene und von der letzteren bereits genehmigte Vertrag, betreffend die Verstaatlichung dieser Eisenbahn, hat folgenden Wortlaut:

Vertrag,

welcher betreffs Uebernahme und successiver Einlösung der Linien der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn durch den Ungarischen Staat zwischen dem den Ungarischen Staat vertretenden Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen und dem Finanzminister einerseits und zwischen der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn andererseits in Nachfolgendem abgeschlossen wurde.

§ 1. Es wird einverständlich festgesetzt, dass das Einlösungsrecht, welches im Sinne des § 27 der auf Grund des Gesetzartikels VIII des Jahres 1868 am 12. December 1868 ausgefertigten Concessionsurkunde über den Bau und Betrieb der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn und der Essegg-Villányer Flügelbahn erst am 12. December 1898 in Kraft zu treten hätte, unter den in diesem Vertrage umschriebenen Modalitäten und Bedingungen schon in dem unten präcisirten Termine in Geltung zu treten hat. Dem entsprechend wird der Ungarische Staat successive vom 1. Januar 1885 die Linien der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn, sowie deren sämmtliches bewegliches und unbewegliches Gut einlösen, und zwar den Bahnkörper, die Gebäude (das Directionsgebäude in Budapest mit inbegriffen), die Ausrüstungs-Gegenstände und Betriebsmittel, die Materialvorräthe, Baarschaften respective Cassareste und die gesammten Activforderungen, wie solche in den Büchern und Inventaren der Gesellschaft mit 1. Januar 1885 aufgenommen erscheinen werden; dagegen verzichtet der Staat auf seine Ersatzansprüche bezüglich jener Vorschüsse und Zinsen, welche er der Gesellschaft unter dem Titel der Staats-Zinsengarantie verabfolgt hat oder noch eventuell verabfolgen wird. Er übernimmt zugleich — mit Ausnahme der aus dem Prioritäten-Anlehen entspringenden Verpflichtungen, welche der Staat nur im Sinne des nachfolgenden § 2 für die Gesellschaft und nur in dem dort angegebenen Masse erfüllt — sämmtliche aus dem Bahnbetriebe der Gesellschaft entspringenden, welch' immer Namen habenden Verträge, Schulden und Verpflichtungen.

§ 2. Der Ungarische Staat verpflichtet sich für den noch im Umlauf befindlichen Theil der Schuldverschreibung der von der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn am 7. December 1868 aufgenommenen 19 000 000, so auch der am 6. Mai 1874 aufgenommenen 1 706 600 fl. mit 5 pCt. in Silber verzinslichen Prioritätsschulden fälligen 5procentigen Zinsen in Silber, sowie auch die verloosten Theilschuldverschreibungen im Nominalwerthe in Silber dem genehmigten Tilgungsplane gemäss an den in den Partialschuldverschreibungen bezeichneten, im Budapester und Wiener Amtsblatte zu veröffentlichenden Plätzen vom 1. Januar 1885 ab statt der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn ohne jeden Steuer-, Stempel- oder Gebührenabzug pünktlich zu bezahlen. Die 5 pCt. Zinsen und Tilgungserfordernisse des von der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn auf Grund des G.-A. XLI v. J. 1875 und G.-A. XI v. J. 1876 aufgenommenen Investitions-Goldanlehens von 1 109 600 fl. wird der Ungarische Staat, sowie bisher, ohne Belastung der Actionäre auch in Zukunft an Stelle der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn bezahlen.

§ 3. Die Staatsregierung wird zu eigenen Lasten, vom 1. Januar 1885 angefangen, während der im folgenden § 4 zur Einlösung der Actien festgesetzten Zeit den Actieninhabern für jede noch nicht ausgelooste Actie an den festgesetzten Verfalltagen in halbjährigen Raten 5 pCt. in Silber ohne jeden Steuer-, Stempel- oder Gebührenabzug bei der Königlich Ungarischen Central-Staatscassa in Budapest oder an den über Vorschlag der Direction der Gesellschaft von Zeit zu Zeit durch die Regierung festzustellenden und in den Ungarischen und Oesterreichischen Amtsblättern zu veröffentlichenden Zahlplätzen bezahlen.

§ 4. Der Ungarische Staat verpflichtet sich, innerhalb sechzig Jahren, vom 1. Januar 1886 an gerechnet, die im Umlauf befindlichen 91 407 Stück Actien der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn nach dem diesem Vertrage angehefteten Verloosungs- beziehungsweise Tilgungsplane, und zwar jede verlooste Actie mit 200 fl. d. i. Oe. W. Zweihundert Gulden in Silber, steuer- und gebührenfrei unter Beobachtung der für die Actienzinsen vorgeschriebenen Kundmachung und an denselben Zahlstellen in Baarem einzulösen. Die verloosten und eingelösten Actien, welche mit dem, die stattgehabte Einlösung ersichtlich machenden Stempel versehen, und von der Regierung bis zur Einlösung sämmtlicher Actien aufbewahrt werden, geben kein Stimmrecht bei der Generalversammlung der Gesellschaft.

§ 5. In Folge dieses Vertrages wird die Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn im Sinne der zwischen der Regierung und der Direction gleichzeitig vereinbarten Statuten umgestaltet. Zur Honorirung der Vertreter der umgestalteten Gesellschaft wird der Ungarische Staat bis zur gänzlichen Einlösung der Actien einen Jahres-Pauschalbetrag von 3 000 fl. Oe. W. bezahlen.

§ 6. Die Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn ist verpflichtet, ihre sämmtlichen Bücher, Inventarien, Rechnungen und ihr gesammtes Archiv dem Ungarischen Staate zu übergeben und zur Verfügung zu stellen, welch' letzterer diese Documente derart aufbewahren wird, dass dieselben sowohl während der Dauer der Einlösung respective Liquidirung, als auch später bis zu dem im § 207 des Handelsgesetzes vorgeschriebenen Zeitpunkte durch die im Sinne des Gesetzes hierzu Berechtigten benutzt werden können.

§ 7. Der Ungarische Staat übernimmt das gesammte Personal der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn und garantirt diesem Personale seine sämmtlichen aus Verträgen, Ernennungs- und Beförderungs-Decreten, Instructionen, Dienstordnungen und den Statuten des Pensionsfonds entspringenden Rechte.

§ 8. Sobald dieser Vertrag in Rechtskraft tritt, erlangt der Ungarische Staat unbeschränktes Verfügungsrecht hinsichtlich der Verwaltung der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn und deren Flügellinie; bezüglich des Bahnkörpers und der Fahrbetriebsmittel wird das unbedingte Eigenthumsrecht erst dann rechtsgiltig, wenn der Staat die gesammten Actien der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn eingelöst hat, bis dahin wird aber zur Sicherung des Eigenthumsrechtes des Staates dieser Vertrag in den Eisenbahn-Central-Grundbüchern, auf sämmtlichen

[6]) Aus dem S. 721 in Anm. 1 erwähnten Bericht des Berichterstatters Maybach an den internationalen statistischen Congress von 1863.

Linien und Immobilien der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn ohne weitere Einvernehmung der Bahngesellschaft vorgemerkt. Diese Vormerkung kann jedoch die zur Sicherstellung der die Gesellschaft belastenden, im § 2 des gegenwärtigen Vertrages bezeichneten drei Anlehen statutarisch begründete Priorität nicht alteriren.

§ 9. Sobald der Staat den Rest der Actien der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn vollständig eingelöst hat, erlischt die Concession der Linie der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn definitiv und es steht dem Staate das Recht zu, ohne weiteres Befragen und ohne besondere Zustimmung der Vertreter der Gesellschaft seine bis dahin nur durch Vormerkung des gegenwärtigen Vertrages gesicherten bedingungsweisen Eigenthumsrechte auf die gesammten Immobilien und Eisenbahnlinien der Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn mit unbedingtem Eigenthumsrecht einzuverleiben und auf Grund des gegenwärtigen Vertrages die grundbücherliche Umschreibung zu Gunsten des Ungarischen Staates jedoch mit der Rechtswirkung in Ausführung zu bringen, dass die im § 2 dieses Vertrages erwähnten, pfandrechtlich gesicherten und bis zu jenem Zeitpunkte noch nicht eingelösten Prioritätsanlehen gleichzeitig auf den Staat als directen Schuldner übergehen.

§ 10. Dieser Vertrag und alle aus demselben entspringenden Eingaben, Urkunden, sowie der ganze Liquidationsact sind stempel- und gebührenfrei.

§ 11. Der gegenwärtige in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigte Vertrag wird für die Actiengesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn nach Genehmigung durch die Generalversammlung der Actionäre und für den Ungarischen Staat nach Genehmigung durch die Legislative bindend und rechtskräftig. Die Genehmigung der Generalversammlung ist von dem Tage, an welchem der Communicationsminister ein durch die vertragschliessenden Parteien unterfertigtes Exemplar des Vertrages für die Gesellschaft ausgefertigt haben wird, in 44 Tagen, — die Genehmigung der Legislative aber spätestens bis Ende März 1885 zu erwirken. Der Bahnbetrieb ist durch den Staat spätestens am Ersten des auf die Genehmigung der Legislative folgenden Monates factisch zu übernehmen. Sobald jedoch der gegenwärtige Vertrag durch die Generalversammlung der Actionäre genehmigt ist, übergeht von dem Tage der Genehmigung das den Linien der fraglichen Eisenbahn gebührende Recht der Tarifbildung und der Schliessung der damit zusammenhängenden Verträge ohne jede Beschränkung an den Staat, derart, dass derselbe vom Gesichtspunkte seiner eigenen Interessen frei verfügen kann. Die Regierung wird schliesslich ermächtigt, schon nach Fertigung dieses Vertrages zur finanziellen Section des betriebsführenden Amtes ein Controlorgan zu entsenden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction ist auf Grund der Bestimmungen im § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 30,86 km lange Strecke Rosenberg-Lublinitz als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei. Diese neu eröffnete Linie ist eine Theilstrecke der im Bau begriffenen Eisenbahn von Kreuzburg nach Tarnowitz und enthält die Haltestellen Schoffschütz (ab Rosenberg 6,78 km) und Schierokau (15,14 km), sowie die Station Lublinitz (30,86 km). Von dem Tage der Eröffnung findet auf der Haltestelle Schierokau und auf Station Lublinitz unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden, Leichen, Fahrzeugen, Thieren und Gütern, auf der Haltestelle Schoffschütz dagegen nur eine Expedition von Personen, Reisegepäck, Hunden und von Gütern in Wagenladungen statt.

Veränderungen in der Vereins-Mitgliedschaft. Die K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien hat am 1. d. Mts. den Betrieb der das bisherige Unternehmen der K. K. priv. Kaiser Franz Josefbahn und der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) bildenden Eisenbahnlinien übernommen. Demzufolge werden mit dem genannten Tage die zu den Eisenbahnunternehmungen der vormaligen Kaiser Franz Josefbahn und Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) gehörigen Linien durch die K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien im Vereine vertreten, während der Verwaltungsrath der beiden erstgenannten Bahnen aus dem Vereine scheidet. Die Wagencontrolen der Kaiser Franz Josefbahn und der Eisenbahn Pilsen-Priesen sind mit dem 1. Juni cr. aufgehoben und mit der Wagencontrole der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb, welche sich bisher in Linz befand, vom gleichen Tage ab aber in Wien functionirt, vereinigt worden. Alle Correspondenzen, welche bisher an die Wagencontrole der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Linz und an die Wagencontrolen der Kaiser Franz Josefbahn und der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) expedirt worden sind, sind an die Adresse der Wagencontrole der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien Westbahnhof abzusenden. So lange die Wagen der Kaiser Franz Josefbahn und der Pilsen-Priesener Bahn noch die alte Firmenbezeichnung tragen, sind getrennte Schuldrapporte für dieselben aufzustellen.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3681 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3776 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zulässigkeit der Verwendung eines Blanko-Koupons an Stelle eines festen Koupons für zusammengelegte Strecken verschiedener Verwaltungen bei Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 3824 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Mittheilung eines Schreibens zweier Aufsichtsrathsmitglieder der Actien-Gesellschaft „Eureka“ wegen Constituirung der Gesellschaft in Belgien (abgesandt am 7. d. Mts.).

No 3825 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag des Verwaltungsrathes der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft auf Ergänzung des § 6 der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 3833 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Uebernahme des Betriebes der K. K. priv. Kaiser Franz Josefbahn und der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) durch den Staat (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 3870 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Bayerischen Staatseisenbahn auf Regelung des die Grenzen des Vereins überschreitenden Rundreiseverkehrs unter Benutzung kombinirbarer Rundreisebillete (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 3871 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Vollziehung der Vereinskarten (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Abermals das Organisationsstatut der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Discussion hierüber steht nicht nur in Eisenbahn- sondern auch in politischen Kreisen noch immer im Vordergrunde. Den Centralisten ist es zu decentralistisch, den Decentralisten aber zu centralistisch gehalten; weil es nun nach keinem Extreme hin genügt, darum dürfte es in der Anwendung auch den gerechten Forderungen entsprechen. Nur sehe man es nicht als ein unabänderliches Evangelium an, denn die Verhältnisse, welche ja auf die lange Reihe von Jahren nicht übersehbar sind, werden die nothwendigen Modificationen erheischen, wie eine solche auch in der That schon fast im Momente der Prolongirung derselben (s. nachstehende Notiz) schon nöthig wurde. Die „Wiener Abendpost“, die Beilage zur offiziellen „Wiener Ztg.“, wird seither nicht müde, in ihrer „Zeitungsschau“ tagtäglich die Aeusserungen der Blätter des In- und Auslandes über dieses Statut zu registriren und darauf hinzuweisen, dass selbst in der oppositionellen Presse die Meinungen diesfalls sehr getheilt sind; daraus ergebe sich nur, dass diese Blätter keine factiöse Opposition à tout prix bilden und Acte der Regierung auch objectiv beurtheilen können. Es war auch, wie ein Blatt richtig bemerkte, bei diesem Statute der Regierung einzig und allein darum zu thun, einen trotz seiner colossalen Ausdehnung doch streng gegliederten Organismus für den Staatsbetrieb zu gewinnen, und fügen wir hinzu, den Betriebsdirectionen jenen Wirkungskreis einzuräumen, welcher denselben noch immer einen genügenden Spielraum zur Selbstthätigkeit und somit zur Entlastung der Centrale verleiht. Dadurch ist, wie der „Schwäbische Merkur“ richtig bemerkt, der Decentralisation so weit Rechnung getragen, als es im sachlichen Interesse nothwendig war, damit das Eisenbahnwesen beweglicher und jene Schwerfälligkeit des Mechanismus beseitigt werde, welche hätte eintreten müssen, wenn alles und jedes von Wien abhängig gemacht würde. Die Gerechtigkeit erfordert, dass auch ein abfälliges Votum des hervorragendsten Oppositionsblattes, der „N. Fr. Pr.“, besprochen werde, was demnächst geschehen soll. Inzwischen sei noch bemerkt, dass die Auflösung der K. K. Ministerial-Commission und Auszeichnungen ihrer Mitglieder gewärtigt werden.

Abänderung des Statuts der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die vorerwähnte Abänderung besteht darin, dass laut Erlass des Handelsministeriums vom 23. Juni l. J. die Geschäftsabtheilung für Tarif-Angelegenheiten unter deren bisheriger Leitung von der Unterordnung unter den administrativen Director eximirt und unmittelbar unter den Präsidenten der General-Direction gestellt werde. Dadurch erscheint § 10 des Statuts insofern abgeändert, als die ausgezeichnete Tarif-Capacität, Hofrath Steingraber, nicht dem administrativen Director untergeordnet, sondern ihm, sowie dem Bau- und Verkehrsdirector gleichgestellt wird. Eine weitere Aenderung ist auch bezüglich des Secretariats damit angeordnet worden, dass demselben die Referenten für Personalwesen, Statistik und Journalistik, sowie für allgemeine Verlautbarungen (Circularien, Erlässe, Geschäftsberichte etc.) nicht unter- sondern beige-

ordnet werden, somit dem administrativen Director unmittelbar unterstehen. So macht sich denn die Rücksichtnahme auf mehrere, von den früheren Gesellschaften übernommene, äusserst tüchtige Oberbeamte mit vollem Rechte geltend.

Staatsbetrieb der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn.

Derselbe hat mit der Uebernahme der Pilsen-Priesener Eisenbahn am 1. Juli l. J. begonnen. Die „Wiener Zeitung“ theilt hierüber Folgendes mit:

Nachdem die von der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien mit dem Verwaltungsrathe der K. K. privilegirten Dux-Bodenbacher Eisenbahn und dem Verwaltungsrathe der K. K. privilegirten Prag-Duxer Eisenbahn am 17. Mai d. J. getroffene Vereinbarung, wonach der Betrieb der beiden genannten Bahnen vom 1. Juli 1884 an von der Staatseisenbahn-Verwaltung übernommen und für Rechnung der beiden Gesellschaften zunächst bis 1. Januar 1886 geführt wird, nach erfolgter statutenmässiger Zustimmung der am 29. und 30. Mai d. J. abgehaltenen General-versammlungen der Actionäre beider Gesellschaften die vorbehaltene Genehmigung des K. K. Handelsministeriums erlangt hat, ist gleichzeitig mit der Bekanntgabe dieser Genehmigung zufolge Erlasses des K. K. Handelsministeriums vom 26. Juni d. J. die K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien angewiesen worden, wegen Uebernahme der Betriebsführung der K. K. privilegirten Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. privilegirten Prag-Duxer Eisenbahn mit obigem Zeitpunkte im Einvernehmen mit den gesellschaftlichen Verwaltungen das Geeignete zu verfügen.

Localbahn St. Pölten-Tulln.

Die „W. Ztg.“ vom 2. d. M. veröffentlicht die Concessionsurkunde für die Locomotiv-Eisenbahn von St. Pölten nach Tulln nebst Abzweigungen. Concessionäre sind die Oesterreichische Länderbank und die Local-Eisenbahngesellschaft. Die Trace führt von St. Pölten über Herzogenburg, Traismauer und Judenau nach Tulln und verbindet somit die Kaiserin Elisabethbahn mit der Kaiser Franz-Josefbahn. Die Concessionäre sind verpflichtet, über Verlangen der Staatsverwaltung noch folgende Abzweigungen und Fortsetzungen der Linie St. Pölten-Tulln herzustellen: Von Judenau nach St. Andrä-Wördern, von Traismauer nach Mautern, von Mautern nach Krems, von Krems nach Horn und Sigmundsherberg, von Tulln ein an die Franz-Josefbahn anschliessendes zweites Geleise bis Wien und von Klosterneuburg durch das Kierlingthal an die Hauptlinie. Für diese Eisenbahnstrecken werden die im Localbahngesetz begründeten Begünstigungen und ausserdem die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer auf die Dauer von 30 Jahren gewährt. Der Bau der Hauptlinie ist bis längstens 1. September 1885 zu vollenden. Die Concessionäre sind berechtigt, die Concession auf eine Actiengesellschaft zu übertragen. Die Ziffer des Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung. Die Dauer der Concession beträgt 90 Jahre. Der Staat behält sich das Recht vor, die Bahn jederzeit gegen eine zu leistende Baarentschädigung einzulösen. Der Betrieb der Eisenbahn St. Pölten-Tulln und der eventuellen Abzweigungen und Fortsetzungen wird auf die gesammte Dauer der Concession durch die Staatsverwaltung für Rechnung der Concessionäre geführt.

Uebergang der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bisenz-Gaya an die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die Eigenthümer der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bisenz-Gaya haben dieselben laut der am 28. v. Mts. im Handelsministerium stattgefundenen Protocollsverhandlung an die Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft verkauft. Beide Linien, welche zusammen eine Länge von 46,5 km haben, gehen um den Pauschalpreis von 1 310 000 fl. vollkommen lastenfrei in den Besitz der Staatseisenbahn-Gesellschaft über, d. i. pro Kilometer um 28 300 fl., oder nach Abzug des facturamässigen Werthes der übergebenen Fahrbetriebsmittel mit 160 000 fl. um den kilometrischen Preis von 24 800 fl. Die Staatsbahn übernahm die bereits seit Anfang des Jahres in Betrieb befindliche Localbahn Schwechat-Mannersdorf am 1. Juli und die eben vollendete Linie Bisenz-Gaya am 5. Juli. Da die technisch-polizeiliche Prüfung der letzteren für den 7. Juli in Aussicht genommen ist, dürfte die Staatseisenbahn-Gesellschaft den Betrieb am 8. Juli eröffnen. Wie es heisst, will die Verwaltung der Staatseisenbahn-Gesellschaft die Linie Bisenz-Gaya noch in diesem Jahre mit der Linie Ungarisch-Hradisch - Ungarisch-Brod, und zwar über Kunowitz verbinden, um die Betriebskosten durch den einheitlichen Betrieb möglichst zu reduciren. Ferner will die Staatsbahn einige Tracenmodificationen an der Linie Schwechat-Mannersdorf und neue Anschlüsse mit ihrer Brucker Linie, welche schon im Uebereinkommen vom 12. November 1882 in Aussicht genommen waren, durchführen.

Zuckerenquête.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat die Vertagung der in Aussicht genommenen Zuckerenquête beschlossen und in dem bezüglichen Erlasse u. A. betont, dass es wegen Ermässigung der Frachttarife für den Zuckerexport die zweckdienlichen Einleitungen bereits getroffen und das Ministerium des Aeussern veranlasst habe, die Consulate im Orient aufzufordern, ihr besonderes Augenmerk auf die Zuckermärkte zu richten und über die Förderung des Exportes Mittheilungen zu machen. Dieser Enquête sind bekanntlich Verhandlungen mit und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen wegen Ermässigung der Zuckertarife vorangegangen, welcher auch zum Theil bereits in Wirksamkeit getreten ist.

Das Tarifcomité hatte nämlich beantragt, dass, nachdem die derzeit bedrängte Lage der Oesterreichisch-Ungarischen Zuckerindustrie vornehmlich durch die intensive ausländische Concurrenz verursacht worden sein dürfte, diese Concurrenz doch nur den Export aus Oesterreich-Ungarn beeinflusst; dass sonach Seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen wohl Massnahmen zur Erleichterung des Zuckerexportes, nicht aber hinsichtlich des Transportes von Zucker im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr angezeigt und nothwendig erscheinen. Bei der Erwägung der Frage des Zuckerexportes hatte das Tarifcomité die zwei Hauptrichtungen des Exportes, einerseits nach und via Deutschland, andererseits via Triest, Fiume und nach Italien, im Auge.

Amtlicher Bericht über die Orientalischen, speciell die Bulgarischen Bahnen.

Dem im K. K. Handelsministerium redigirten volkswirthschaftlichen Organ „Austria“ entnehmen wir über den Stand dieser Bahnen Folgendes:

Die Unterhandlungen über die Verstaatlichung der einzigen in Bulgarien bestehenden Bahnlinie, jener von Rustschuk nach Varna, sind so weit gediehen, dass dem Abschlusse in kürzester Frist entgegengesehen wird. Der Vertrag mit der Englischen Actiengesellschaft, welcher Eigenthum und Betrieb der Bahn um den Preis von ca. 48 Millionen Francs und unter bestimmten Modalitäten der Bulgarischen Regierung überliefert, soll in der nächsten Kammersession zur Verhandlung gelangen. Durch die Uebernahme der Linie entspricht die Regierung zugleich der Berliner Vertragsbestimmung, welche sie in die Verpflichtung der Ottomanischen Regierung gegenüber den Actionären substituirt. Der Ausbau der grossen Orientlinie Wien-Budapest-Belgrad-Sofia-Constantinopel wurde durch den Abschluss der Wiener Convention vom 9. Mai v. J., welcher die Bulgarische Nationalversammlung in der Sitzung vom 8. October ihre Zustimmung ertheilte und durch die nachgefolgte Auswechselung der Ratificationen zwischen den betheiligten vier Regierungen endgiltig gesichert und in nahe Aussicht gerückt. Die im Artikel VI der Convention vorgesehene commissionelle Regelung der Grenzanschlusspunkte hat zwischen Serbien und Bulgarien bereits stattgefunden und ist zwischen der Pforte und Bulgarien im Zuge. Die Entscheidung über die Concessionirung, Vergebung oder Regieausführung des Baues steht bei der im Sommer oder Herbst zusammentretenden Kammer. Wie immer sie ausfallen möge, die Fertigstellung der Linie Czaribrod-Vacarel bis zum vertragsmässigen Termine vom 15. October 1886 wird von den massgebenden Factoren als gesichert betrachtet. Zu einer andern, für Bulgarien wichtigen Linie, jener von Sofia nach Sistow, welche die Verbindung der Hauptstadt mit der Donau und dem culturell entwickeltsten Landestheile vermitteln soll, sind die Vorstudien beendet. Doch steht die Inangriffnahme mit Rücksicht auf die Finanzlage bei den grossen Lasten, welche die ersterwähnten zwei Linien dem Staate auferlegen, für jetzt nicht in Frage.

Budapester Verbindungsbahn.

Der Ungarische Communicationsminister hat angeordnet, dass die Verbindung der am Budapester oberen Donauufer gelegenen Industrie-Etablissements mit den Ungarischen Staatsbahnen zum Gegenstande des Studiums Seitens der Direction der Staatsbahnen gemacht werde. Diese Verbindungslinie würde von der Steinbrucher oder Rakoser Station der Ungarischen Staatsbahnen abzweigen, die Linie der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft überbrücken, die zwischen Budapest und Neupest gelegenen Industrie-Etablissements berühren und bei den am oberen Donauufer befindlichen Mühlen endigen. Es ist in die Augen fallend, welche Wichtigkeit diese ursprünglich von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft geplante und von derselben mit den interessirten Unternehmungen vereinbarte Verbindung für die Ungarischen Staatsbahnen, deren Verkehr und deren tarifarische Machtsphäre hätte, aber auch für die Etablissements wäre die Verbindung von Vortheil. Es würden die Mühlen, insbesondere bezüglich des Mehlexports, neue wichtige Vortheile erringen.

Lieferfristen der Eisenbahnen.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit der Ungarischen Regierung eine Verordnung erlassen, worin die Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements über Expeditions- und Transportfristen auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen

abgeändert beziehungsweise diese Fristen verkürzt werden. Hiernach hat von nun an § 45 Alinea 1 zu lauten: „Die Lieferungszeit setzt sich aus Expeditions- und Transportfrist zusammen und darf nicht mehr betragen als: 1. An Expeditionsfrist 1 Tag; 2. an Transportfrist für je auch nur angefangene 300 km 1 Tag. Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes oder Aushändigung des Gepäcks- oder Beförderungsscheines folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Vieh auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereitgestellt ist. Der Lauf der Lieferungsfristen ruht für die Dauer des Aufenthaltes des Viehes auf den Tränkestationen. (Anmerkung: Im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr kann von der obersten Aufsichtsbehörde für den Uebergang von einer Bahn auf die andere oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens sechs Stunden für jeden Uebergang bewilligt werden. Der Lauf der Lieferungsfristen ruht auch für die Dauer der Verzögerung der Viehtransporte aus Anlass der ärztlichen Viehbeschau“. § 57 Alinea 1 hat zu lauten: „Jede Bahnverwaltung publicirt durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebietes Lieferungszeiten, welche sich aus Transport- und Expeditionsfristen zusammensetzen und die nachfolgenden Maximalansätze nicht überschreiten dürfen: a) Für Eilgüter: 1. Expeditionsfrist 1 Tag; 2. Transportfrist für je auch nur angefangene 300 km 1 Tag. b) Für Frachtgüter: 1. Expeditionsfrist 2 Tage; 2. Transportfrist bei einer Entfernung bis zu 100 km 1 Tag, bei grösseren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 km 1 Tag“. Alinea 2 hat zu lauten: „Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer andern anschliessenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen“.)

Der Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverkehr im Mai 1884.

Im Monat Mai l. J. wurden keine Eisenbahnstrecken eröffnet. — Im genannten Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 4 992 713 Personen und 5 219 749 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 612 523 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 955 fl. — Im gleichen Monat 1883 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 4 545 604 Personen und 4 749 002 t Güter — 19 660 759 fl. oder pro Kilometer 993 fl.; daher resultirt für den Monat Mai 1884 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 3,8 pCt. In den ersten fünf Monaten 1884 beziffern sich die Totaleinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen auf 92 169 349 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 93 219 985 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die fünfmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20 529 km, für denselben Zeitraum 1883 dagegen 19 711 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1884 auf 4 490 fl. gegen 4 729 fl. pro 1883, d. i. um 239 fl., oder für das Jahr berechnet, pro 1884 auf 10 776 fl., pro 1883 auf 11 350 fl., d. i. um 614 fl., oder in beiden Fällen um 5,1 pCt. ungünstiger.

Export Böhmischer Steinkohle nach Deutschland.

Der „Frankfurter Zeitung“ wird aus Prag geschrieben: Der Export der Böhmischen Steinkohle aus dem Kladno-Buschtêhrader Revier nach Deutschland nimmt an Intensität zu. Der Absatz beschränkt sich, seitdem eine Bodenbacher Firma die Transporte per Elbe in die Hand genommen hat, nicht mehr auf Dresden, sondern die Kohle concurrirt bereits in Folge der billigen Wassertarife gegen die Westfälische, Schlesische und Englische Kohle. Die Oesterreichische Nordwest-Dampfschifffahrts-Gesellschaft wird, wie das „Prager Tagblatt“ erfährt, einen Theil ihres Kohlenbedarfes ebenfalls aus Kladno beziehen und selben in dem neu errichteten Elbe-Umschlagsplatze der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn bei Lobositz einladen, während die anderen nach Norden bestimmten Mengen in Rosowitz bei Bodenbach umgeschlagen werden.

Eisenbahn-Concessionirungen und Eröffnungen.

Das eben vollendete zweite Jahresquartal bietet dem „T. B.“ Gelegenheit, die Entwickelung des Eisenbahnwesens seit Jahresbeginn in Kürze zu recapituliren. Zur Eröffnung gelangte in der Zeit vom 1. April bis 30. Juni l. J. nur die 1,38 km lange Theilstrecke der elektrischen Bahn Mödling-Vorderbrühl von Klausen nach Vorderbrühl; dagegen ist die Herstellung einiger Linien derart vorgeschritten, dass deren Eröffnung (wie zum Beispiel Jaroslau-Sokal) in den ersten Tagen des Monats Juli bevorsteht. Concessionirt wurden in der erwähnten Periode die Linien:

Wien-Floridsdorf-Stammersdorf (Dampftramway) .	10 km
Floridsdorf-Gross-Enzersdorf (Dampftramway) . .	12 „
St. Pölten-Tulln sammt Abzweigungen	48 „
daher im Ganzen	70 km

Wenn man noch die Ergebnisse der Zeit vom 1. Januar bis 30. April l. J. berücksichtigt, so gelangten im ersten Semester dieses Jahres 50,38 km Eisenbahnen zur Eröffnung (gegen 63 km im ersten Semester des Vorjahres) und wurden 132 km neu concessionirt (gegen 122 km im Vorjahre). Dem Oesterreichischen Eisenbahnnetze wurde im ersten Semester dieses Jahres, wenn man die auf verfassungsmässigem Wege sichergestellten Linien berücksichtigt, ein Zuwachs von 240 km gesichert. Auf dem Gebiete des Localbahnwesens wurden vom Mai 1880 bis 30. Juni l. J. 1 133 km dem öffentlichen Verkehre übergeben. Im Baue oder concessionirt verblieben mit Schluss des ersten Semesters 1 228 km.

Projectirte Localbahn Fehring-Fürstenfeld: Concessionsertheilung.

Den Concessionswerbern J. Krepesch, L. Kranz und H. Dettelbach ist nach dem „Centr.-Bl. f. E. u. D.“ unterm 2. Juli die Allerh. Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Fehring nach Fürstenfeld ertheilt worden. Die ungefähr 21 km lange Bahn zweigt in östlicher Richtung von der Station Fehring der Ungarischen Westbahn ab, wendet sich hierauf nach Norden, berührt die Ortschaften Ober-Hatzendorf, Tiefenbach und Tantendorf und führt sodann in östlicher, zuletzt aber in nördlicher Richtung unter Berührung der Orte Söchan, Hartl und Uebersbach zu der südöstlich von der Stadt Fürstenfeld anzulegenden Endstation. Die von derselben ausgehende Schleppbahn endet bei dem Magazine der K. K. Tabakfabrik. Als grösste zulässige durchschnittliche Steigung der in der Maximalsteigung liegenden Theile der currenten Strecke wurden 25 pro Mille festgesetzt. Die Bauzeit für die Herstellung der gesammten Bahnanlage wurde mit zwei Jahren, vom Tage der Allerh. Concessionsertheilung an gerechnet, angenommen.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Preussischen Eisenbahnbanne.

Die Wahl der Königlichen Direction Berlin als geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird seitens des Organs der Altzechen, der „Politik“, als eine Verletzung der „wirthschaftlichen Unabhängigkeit“ Oesterreichs und als dessen Verpreussung bezeichnet. Diese Entdeckung der „Politik“ hat uns höchlich überrascht. Dagegen bemerkt das „O. B.“ Folgendes: Was ist denn eigentlich der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen? Eine freiwillige Association Oesterreichisch-Ungarischer, Preussischer, Bayerischer, überhaupt Deutscher Bahnen, denen sich aber auch Russische, Belgische, Holländische und Rumänische Bahnen angeschlossen haben. Zweck der Vereinigung ist es, eine Einheitlichkeit der technischen Einrichtungen, als: der Waggons der Locomotiven, der Tunnel- und anderen Profile etc. zu erzielen, damit der Eisenbahnverkehr über die Landesgrenzen hinweg ohne Hinderniss passiren könne. So wurde und ist es möglich, von der Nordsee zum Schwarzen Meere, von der Ostsee zur Adria technisch einheitliche Schienenstrassen herzustellen. Ein weiteres Gebiet bildet die gemeinsame Pflege des Eisenbahnrechtes, die aber von den Europäischen Regierungen so sehr anerkannt ist, dass Diejenigen unter ihnen, deren heimisches Recht nicht gut den Beitritt zum Vereine zuliess, wie die Französische, die Italienische, den Anschluss an die Rechtsgemeinsamkeit in dem bekannten Berner Entwurfe eines internationalen Eisenbahnrechtes gesucht haben. Und die Geschäftsführung eines solchen Vereins, von dem grundsätzlich die Eisenbahnpolitik, wie Tarife u. s. w., ausgeschlossen ist, sollte Jemanden, und wäre es auch eine Königlich Preussische Direction, befähigen, uns in wirthschaftliche Abhängigkeit zu bringen, unser Eisenbahnwesen zu verpreussen? Vor Allem stünde dem, wenn überhaupt daran gedacht würde, das statutenmässige Veto unserer Eisenbahnverwaltungen entgegen u. s. w.

Eisenbahn Jaroslau-Sokal.

Die Eröffnung des Personen- und Güterverkehres dieser Bahnlinie fand am 6. d. M. seitens der Galizischen Carl-Ludwigbahn statt. Die Jaroslau-Sokaler Strecke umfasst 18 Stationen.

Generalversammlung der Donau-Draubahn.

Am 4. d. Mts. fand diese Versammlung statt. Der Directionsbericht constatirt eine abermalige Besserung in den Betriebsverhältnissen, was dem höheren Durchzugsverkehre zu verdanken ist. Die gesammten Betriebseinnahmen beliefen sich auf 615 026 fl., die Ausgaben auf 482 182 fl., somit ergiebt sich ein Betriebsüberschuss von 132 844 fl. An Staatsgarantie wurden insgesammt 7 551 888 fl. in Anspruch genommen, so dass noch 11 379 fl. zu Gunsten der Gesellschaft verbleiben. Schliesslich wird mitgetheilt, dass der durch die am 28. Februar l. J. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung angenommene Vertrag bezüglich der Verstaatlichung der Bahn nunmehr auch durch die Legislative genehmigt und inarticulirt worden sei. Der Vorsitzende brachte sodann zur Kenntniss, dass im Sinne der durch die letzte ausserordentliche Generalversammlung angenommenen modificirten Statuten die Umgestaltung der Gesellschaft durchzuführen sei; ferner, dass die Direction und die Aufsichtsräthe zurücktreten, demnach die Generalversammlung die Wahl der Functionäre vorzunehmen habe.

Rentabilität der Eisenbahneffecten.

Nachdem die abgelaufene Woche still war und keine andern Veränderungen zeigt, als die ex coupon, so werfen wir einen Blick auf die Coursveränderungen und Rentabilität der Bahnpapiere zum Schlusse des Semesters. Von 39 Actien hatten 24 eine bedeutende Besserung gegen Ende des Vorjahres und zwar von 37 fl. Ostrau-Friedland bis 9 fl. 75 kr. Staatseisenbahn. Es rentiren Ende des I. Semesters 1884 die Actien der Ferdinands-Nordbahn 6,89, Ungarische Nordostbahn 6,25; die übrigen Papiere rentiren 6 pCt. Die Prioritäten der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn rentiren nur 3½ pCt., während die übrigen Prioritäten von 4 bis 5 pCt. rentiren.

Budapest-Berlin.

In Folge der Concurrenz sind Budapest und Berlin einander wieder etwas näher gerückt. Es bestehen jetzt mit Umgehung Wiens zwei neue Verbindungen, beide über Breslau, und zwar Seitens der Königlich Ungarischen Staatsbahnen über Ruttek, Oderberg, Breslau, Kohlfurt, Frankfurt a/O. und Seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft über Galantha, Tirnau, Sillein und Breslau. Auf der letzteren Linie ist die Fahrzeit indessen die kürzere.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Oesterreichische Linien.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1883 weisen eine erfreuliche Besserung auf.

Der Personenverkehr ergiebt gegen das Vorjahr eine Zunahme von 31 251 Reisenden oder 6,8 pCt. und incl. des Gepäcks mit Nebengebühren eine Mehreinnahme von 23 309 fl. oder 2,94 pCt. Die von einem Reisenden durchschnittlich zurückgelegte Strecke beträgt 78,6 km (1882: 79,4 km). Das verfrachtete Güterquantum stellt sich gegen das Vorjahr um 69 364 t höher und hat demzufolge auch die Einnahme dafür eine Zunahme von 432 157 fl. oder 21,76 pCt. erfahren.

Die Hauptursache dieses günstigen Resultates liegt einerseits in der dem Vorjahre gegenüber bemerkbaren grösseren durchschnittlichen Transportdistanz von 157,76 km (1882: 134,14 Kilometer), ausserdem aber auch in den wesentlich erhöhten Transporten von Bodenproducten, Mühlenfabrikaten, Eisen und Eisenwaaren, Steinen und Cement, Petroleum, Spiritus und landwirthschaftlichen Maschinen. Die Hebung des Getreideverkehrs ist auf die verhältnissmässig günstigen Ernten in der Bukowina und Galizien, namentlich aber in Rumänien und auf den grossen Bedarf Westgaliziens und Norddeutschlands zurück zu führen. Besonders erfreulich ist die gegen das Vorjahr nahezu dreifache Vermehrung des Petroleumverkehrs. Es wird beklagt, dass die Bestrebungen, behufs Ersparung der kostspieligen und zeitraubenden Rücksendung der leeren Säcke, in losem Zustande zu versenden, bisher an dem Widerstande der Deutschen Bahnen gescheitert sind.

Die Einnahmen betragen: A. Für die Linie Lemberg-Czernowitz insgesammt 2 666 336 fl. (gegen 1882 mehr 343 157 fl.) d. s. pro Kilometer Bahn 9 986,28 fl. B. Für die Linie Czernowitz-Suczawa 682 128 fl. (gegen 1882 mehr 137 885 fl.) oder pro Kilometer 7 579,21 fl.

Der Güterverkehr auf der ganzen Linie hat erbracht: für Eilgut 15 180 fl., für Frachtgut 2 402 563 fl. oder durchschnittlich pro Kilometer: für Eilgut 42,52 fl., für Frachtgut 6 729,87 fl. An verschiedenen Einnahmen sind insgesammt zu verzeichnen 115 629 fl. oder 3,45 pCt. der Totaleinnahme. Verausgabt sind: A. Auf der Linie Lemberg-Czernowitz zusammen 1 561 121,77 fl. (pro 1883 weniger als im Vorjahr 342 693 fl.) d. s. pro Kilometer durchschnittlich 5 846,89 fl. B. Auf der Linie Czernowitz-Suczawa in Summa 489 366 fl. (gegen 1882 mehr 9 102 fl.) oder pro Kilometer durchschnittlich 5 437,40 fl.

Nach der Betriebsrechnung betragen die Gesammteinnahmen beider Linien 3 348 465 fl., dagegen die Ausgaben 2 050 488 fl. Es ergiebt sich mithin abzüglich der besonderen Ausgaben an Steuern, Stempel etc. von 127 466 fl. ein Betriebsüberschuss von rund 1 170 511 fl.

Entgegen dem garantirten Reinerträgnisse von 2 200 000 fl. ist sonach ein Staatsvorschuss von 1 029 489 fl. erforderlich.

B. Rumänische Linien.

Die Gesammteinnahmen des Jahres 1883 beziffern sich auf 3 512 554 Frcs. (gegen 1882 234 353 Frcs. plus.)

Beim Personenverkehr beträgt die Zunahme der Frequenz gegen 1882 824 Personen oder 3,4 pCt. und die Vermehrung der Einnahmen 44 278 Frcs. oder 3,7 pCt. Der Güterverkehr hat ein Mehr erbracht von 46 306,5 t oder 17,7 pCt. und eine Mehreinnahme von 223 752 Frcs. oder 11,1 pCt. Wie auf den Oesterreichischen Linien ist auch hier die Steigerung der Einnahmen hauptsächlich den vermehrten Transportmassen der dort speciell aufgeführten Artikel zuzuschreiben. Die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer berechnet sich aus dem Personenverkehr auf 5 389,53 Frcs., aus dem Frachtgutverkehr auf 9 877,16 Frcs. Die verschiedenen Einnahmen ergaben 1883 Frcs. Verausgabt sind 2 929 189 Frcs. (gegen das Vorjahr mehr 39 875 Frcs.) dies macht pro Kilometer 13 076,72 Frcs. Die Gegenüberstellung der Gesammteinnahmen von 3 512 554,48 Frcs. und der Gesammtausgaben von 2 929 186,90 Frcs. ergiebt einen Betriebsüberschuss von 583 367,58 Frcs. oder 83 pCt. der Einnahmen.

Die Türkischen Eisenbahnanschlüsse.

Ein Jrade des Sultans hat, wie sich die „W. Fr. Pr." aus Constantinopel telegraphiren lässt, das Arrangement bezüglich des Türkisch-Serbischen Eisenbahnanschlusses sanctionirt. Der Sultan hat danach dem Oesterreichisch-Ungarischen Botschafter Baron Calice mitgetheilt, dass der Jrade, betreffend den Eisenbahnanschluss bei Sebeniko, an die Pforte abgeschickt sei mit dem Auftrage, mit Baron Hirsch ein definitives Arrangement zu treffen. Baron Hirsch erbiete sich, Vorschüsse zum Zwecke des Baues der projectirten Linie zu machen, welcher auf Staatskosten durchgeführt werden soll. Er verlange dafür zunächst ein jährliches Präcipuum von 7 000 Frcs. pro Kilometer, während an dem diesen Betrag übersteigenden Bruttoerträgnisse die Pforte mit 35 pCt. participiren soll. Diese Entscheidung des Sultans ist (wenn die Nachricht sich bestätigt) für das Zustandekommen der Orientalischen Eisenbahnverbindungen von besonderer Wichtigkeit, denn sie räumt das letzte grosse Hinderniss für den Ausbau der Türkischen Linien weg.

Serbische Bahnen.

Wie man aus Belgrad meldet, dürfte der momentan in Nisch weilende Repräsentant der Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Serbischen Staatsbahnen, Herr Amilhau, unter Anderem sich auch mit der Regierung über den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Hauptlinie der Serbischen Eisenbahnen Belgrad-Nisch zu verständigen suchen. Die Arbeiten auf dieser Strecke sind nämlich so weit gediehen, dass die Uebergabe derselben an den Verkehr Ende August erfolgen könnte. Da aber König Milan dieser für Serbien epochalen Feierlichkeit beizuwohnen beabsichtigt und um diese Zeit eine Reise in's Ausland unternimmt, so würde es sich darum handeln, festzustellen, ob die Eröffnungsfeierlichkeit vor der Reise oder nach der Rückkehr des Königs stattzufinden hätte.

Gotthardbahn.

Die Generalversammlung, in welcher 193 Anwesende ein Capital von 30 545 100 Frcs. repräsentirten, nahm den Geschäftsbericht pro 1883 an. In der Discussion brachten die Vertreter des Cantons Zug eine Erklärung zur Verlesung, inhaltlich derer die Regierung jenes Cantons — anknüpfend an den im Vorjahre abgegebenen Protest gegen eine Dividendevertheilung, so lange die concessionsmässigen Bauverpflichtungen nicht erfüllt seien, dagegen in Ansehung des Umstandes, dass nach den zwischen Direction und Bundesrath seitdem stattgehabten Verhandlungen die Ausführung jener Zukunftslinien ihrer Verwirklichung näher gerückt sei — die Erwartung ausspricht, dass durch die auch jetzt wieder stattfindende Auszahlung einer Dividende die finanziellen Mittel des Gotthardbahn-Unternehmens nicht geschwächt würden. Auf die beantragte Protocollirung dieser Erklärung gab sodann Director Stoffel Namens der Direction zu Protocoll, dass für diese kein Anlass vorliege, auf die materielle Erörterung dieser Frage einzugehen; doch müsse er sich dagegen verwahren, dass durch dieses Stillschweigen ein die Rechte der Gesellschaft irgendwie schädigendes Präjudiz geschaffen werden könnte. Hierauf wurden die Statutenänderungen ohne weitere Debatte genehmigt. Die Abänderungen basiren zumeist auf den Vorschriften der Eidgenössischen Gesetzgebung; als bemerkenswerth ist zu erwähnen, dass die Bestimmungen über die alljährliche Dotirung des Erneuerungs- wie des Reservefonds jetzt Aufnahme in das neue Statut gefunden haben, sowie dass zukünftig die Festsetzung der Dividende der Generalversammlung zustehen soll. Allerdings bleibt auch dann dem Bundesrath das Genehmigungsrecht vorbehalten.

Aargauische Südbahn.

Die von der Centralbahn und der Nordostbahn erbaute und von ersterer betriebene Südbahn, welche eine Zufahrtslinie zum Gotthard bildet, war im Jahre 1883 zum ersten Male voll und ganz in Betrieb. Der Personenverkehr war zwar ein beschränkter, der Güterverkehr dagegen ist in stetiger und starker Zunahme begriffen, und das finanzielle Ergebniss darf als ein leidlich gutes bezeichnet werden. Die Betriebseinnahmen betrugen 1 117 393 Frcs., die Betriebsausgaben 769 513 Frcs., der Einnahmeüberschuss 351 480 Frcs., was einer Verzinsung des Baucapitals von 12,2 Millionen Francs mit nahezu 3 pCt. entspricht. Die kilometrische Einnahme ist von rund 10 600 Frcs. im Vorjahre auf rund 17 500 Frcs. gestiegen.

Miscellen.

Kameele als Zugkraft.

Auf der Bahn, welche Russland durch die Kara-Koum oder Wüste von Khiva von der Ostküste des Kaspischen Meeres nach Kizil Arvat und Askabad baut, sollen, wie berichtet wird, zur Fortschaffung der Wagen Kameele verwendet werden. Dies ist sicherlich eine neue Art der Verwendung des „Schiffs der Wüste", aber auf dem schon fertigen, bis jetzt noch nicht von der Locomotive berührten Theil wird das Kameel unzweifelhaft von grossem Nutzen sein. Auf verschiedenen Theilen des Postweges, welcher das nördliche Ende jener Wüste durchkreuzt und den Aralsee umzieht, werden Kameele in vortheilhafter Weise statt Pferde verwendet. Auch in Indien ist die Bespannung von Wagen mit Kameelen nichts Seltenes. In den Strassen von Allahabad trifft man häufig Omnibusse mit einer Art oberen Decks, bespannt mit je 2 Kameelen, an. Selbst die Postwagen des westlichen Bengalens werden zuweilen von Kameelen, statt von Pferden gezogen, und in der Regel arbeiten diese wunderbaren Zugthiere sehr gut.

Früchtetransport aus Arkansas.

Die Missouri Pacific Bahn beabsichtigt, Schnell-Güterzüge von Little Rock und anderen geeigneten Stationen in Arkansas nach St. Louis, regelmässig wöchentlich 5—6 mal, zum ausschliesslichen Transport von Erdbeeren und ähnlichen Früchten einzurichten. Wahrscheinlich werden diese Züge theilweise nach Kansas City, Louisville, Cincinnati und Chicago weitergeführt werden. („Railr. Gaz".)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Vom 15. Juli 1884 tritt im **Deutsch-Polnischen Verbande** und zwar im Verkehr zwischen den Stationen Inowrazlaw, Montwy und Klausaschacht einerseits und Stationen der Warschau-Terespoler Eisenbahn andererseits eine Reduction der Kopekenantheile im Ausnahmetarif für Salz in Kraft und zwar:

bei Lukow . . .	von 43,53	auf 42,19	Kop.
„ Miendzyrzec .	„ 47,07	„ 45,24	„
„ Biala . . .	„ 50,18	„ 48,04	„
„ Terespol . .	„ 53,12	„ 52,19	„
„ Brest . . .	„ 53,12	„ 53,05	„
„ Muchawiec .	„ 55,12	„ 53,05	„

pro 100 kg.

Dagegen wird der Kopekenantheil im Verkehr mit der Station Siedlce vom 1. September 1884 ab von 40,05 auf 40,36 Kop. pro 100 kg erhöht.

Bromberg, den 5. Juli 1884. (1645 J)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Im **Preussisch - Russischen Eisenbahn-Verband** tritt der Special-Exporttarif 2 für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau und Memel vom 13./1. August 1883 mit dem 12. August cr. n. St. ausser Kraft. Die später geltenden Frachtsätze werden seiner Zeit bekannt gemacht werden.

Ferner werden im Special Exporttarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Moskau-Kursker Bahn vom 1./13. Mai cr. die Frachtsätze für Mais etc. (Geldcolonne 3, 7, 11) ab Orel nach Königsberg, Pillau und Memel vom 1./13. August cr. um je 0,60 Rubel pro Wagen erhöht.

Bromberg, den 6. Juli 1884. (1646J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Zum Local-Personentarif der Badischen Bahnen ist mit Giltigkeit vom 14. l. Mts. der Nachtrag I erschienen. Derselbe enthält die Einführung von Arbeiter-Wochenbilleten, sowie von Bade-Abonnementskarten für die Strecke Freiburg-Altbreisach.

Karlsruhe, den 5. Juli 1884. (1647)
Generaldirection.

Im **Bergisch - Märkisch - Belgischen** und **Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge-Verbandsverkehr** wird der Artikel Magnesit, roher, in Stücken in Wagenladungen von 10 000 kg nach Specialtarif III und Magnesit, gemahlen, in Fässern verpackt in Ladungen von 10 000 kg nach Specialtarif II abgefertigt.

Ferner ist die Position „Magnesit" unter den in den Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre aufgeführten bedeckungsbedürftigen Gütern (allgemeine Tarifvorschriften, Bedeckung der Güter) durch den Zusatz „gemahlen, in Fässern verpackt" ergänzt worden.

Elberfeld, den 9. Juli 1884. (1648)
Königliche Eisenbahndirection.

Oschersleben, Station der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg, scheidet aus den Gütertarifen des **Deutsch-Italienischen Verkehrs via Gotthard** aus. Abfertigungen von und nach Oschersleben können nur noch von und nach der Station Oschersleben der Braunschweigischen Bahnen vorgenommen werden.

Strassburg, den 5. Juli 1884. (1649)
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,
als geschäftsführende Verwaltung
für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr
via Gotthard.

Zu dem Staatsbahngütertarif **Frankfurt a/M.-Breslau** vom 1. Juni 1883 kommt mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen sowie Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen Domslau, Klettendorf und Koberwitz des Directionsbezirks Breslau und Friedrichssegen des Directionsbezirks Frankfurt a/M.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu haben, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 3. Juli 1884. (1650)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Giltigkeit vom 10. Juli d J. gelangen im Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Konstadt, Oppeln, Pitschen und Szczepanowitz einerseits und Station Dresden-Neustadt der Sächsischen Staatsbahnen andererseits **directe Frachtsätze für Hölzer** des Specialtarifs II zur Einführung, durch welche die im Schlesisch-Sächsischen Verbandtarife enthaltenen bezüglichen Tarifsätze zur Aufhebung gelangen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Breslau, den 9. Juli 1884. (1651)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 10. Juli cr. ab bis auf Weiteres wird der im **Localgütertarif der Oberschlesischen Eisenbahn** vom 1. October 1881 enthaltene Ausnahmetarif C für rohe Steine auf den Verkehr nach Klettendorf und Koberwitz ausgedehnt. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Expeditionen und unserem Verkehrsbureau zu erfahren.

Breslau, den 5. Juli 1884. (1652)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum diesseitigen **Local-Gütertarif** vom 1. Mai 1881 ist der Nachtrag 22 herausgegeben, welcher Gebühren für Entladung von Getreide in loser Schüttung, sowie Tarifsätze für die Stationen der neuen Bahnstrecken Scharzfeld-St. Andreasberg und Wabern-Wildungen enthält.

Exemplare des Nachtrags, welcher mit dem 10. Juli cr. bezw. mit dem noch bekannt zu gebenden Tage der Betriebseröffnung der betreffenden neuen Strecken in Kraft tritt, werden von den Güter-Expeditionen auf Anforderung abgegeben.

Hannover, den 26. Juni 1884. (1653)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1884 neuen Styls ermässigen sich die bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs XIII des **Deutsch - Russischen Gütertarifs** für den Transport von Getreide etc. um die nachstehenden Beträge pro 10 000 kg (610 Pud)

und	Im Verkehr zwischen Königsberg und Pillau ad Tariftabelle I.	Memel ad Tariftabelle I.	Danzig und Neufahrwasser ad Tariftabelle I. sowie „A ab Schnittpunkt östlich" ad Tariftabelle III.
	Rbl.	Rbl.	Rbl.
1. Stationen der Koslow-Woronesch-Rostower Bahn.			
Dawydowka . . .	0,29	0.46	0,25
Olen-Kolodes . .	0,46	0,64	0,40
Maslowka	0,46	0,64	0,40
Woronesch . . .	0,46	0,70	0,40
Somowo	3,09	3,33	2,72
Grafskoje	7,94	8,44	6,98
Usman	9,40	10,12	8,26
Drjasgi	13,81	14,53	12,15
Murawjewo . . .	14,00	14,73	12,32
Nikolskoje . . .	9,60	10,33	8,44
Koslow (K W. R. E.)	7,94	8,48	6,98
2. Stationen der Graesi-Zarizyner Bahn.			
Gribanowka . . .	0,29	0,30	0,25
Wolkonskaja . .	0,46	0,59	0,40
Ternowka	0,46	0,59	0,40
Burnak	0,46	0,59	0,40
Tokarewka . . .	4,72	4,85	4,15
Mordowo	6,94	7,27	6,11
Dobrinka	6,67	6,99	5,86
Chworostjanka .	5,32	5,58	4.67

Bromberg, den 7. Juli 1884. (1654 J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum **Reichsbahn - Staatsbahn - Gütertarif** vom 1. Januar 1881 kommt mit Gültigkeit vom 15. Juli cr. ab der Nachtrag 19 zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Domslau, Klettendorf und Koberwitz des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 2. Juli 1884. (1655)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

No. 13. Jahrgang 1884. Berlin, am 12. Juli 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 10. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Colli mit Buchstaben sign.:									
1	A B	—	5	Colli	alte Kleider —	176	1	Aachen T.	Linksrh. Köln	
2	A C	103	1	Ballen	Garn —	21	2	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
3	A D	1509	1	Kiste	? —	39,5	3	Labes	K. E.-D. Bromberg	
4	A E & J	24217	1	„	? —	19	4	Heidelberg	Badische Stsb.	
5	A F	565	1	„	? —	31	5	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
6	A R	7607	1	„	Glas —	104	6	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
7	A V	43	1	Sack	Drechslerwaaren —	18,5	7	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
8	B	1336	1	Kiste	gefüllt —	—	8	Köln Eilgut	Linksrh. Köln	
9	B M	11965	1	Wagen	Basaltsteine —	1000	9	Altenessen	Rechtsrh. Köln	
10	C B	4493	1	Kiste	? —	78	10	Braunschweig	Braunschweig.	
11	C T	4780	1	„	Cichorien —	75	11	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
12	D A	24	1	Fass	Petroleum —	160	12	Gelsenkirchen	„	
13	E C	28	1	Ballen	Baumwollwaaren —	74	13	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
14	F B	13	1	Fass	leer —	30	14	Inowrazlaw	Oberschlesische	
15	F E G	10	1	—	Wagenfedern —	4	15	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
16	F M	1146	1	Kiste	? —	25	16	Holzminden	Bayer. Staatsb.	Steuerplomben Aachen.
17	F N	10	1	—	Aschenkasten —	0,5	17	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
18	F S	1	1	Kiste	Käse —	29	18	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
19	F S	1755	1	Fass	leer —	17	19	Trier r/M.	„	
20	G	4763	1	Kiste	Cichorien —	—	20	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beklebt ab Neuwied.
21	G G	2801	1	Fass	schweflige Säure —	—	21	Kattowitz	Oberschlesische	
22	G H	773	1	Ballen	gefüllt —	10	22	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
23	H B	14	1	Pack	Schüppenstiele —	7	23	Crefeld	„	
24	H C	816	1	„	Schüppen —	35	24	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
25	H R	1318	1	Kiste	Blechwaaren —	17	25	Düren	Linksrh. Köln	
26	H S	—	1	„	Apfelsinen —	37,5	26	Hamm	Rechtsrh. Köln	
27	J H	695	1	„	gefüllt —	62	27	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
28	K W	—	1	—	eiserne Brechstange —	11,5	28	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
29	L	—	1	Korb	Fische —	80	29	Crefeld	Linksrh. Köln	
30	L R	374	1	„	Eisenwaaren —	19	30	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Elberfeld	
31	M G	4332	1	Ballen	Eisenwaaren —	48	31	Quakenbrück Rh.	Rechtsrh. Köln	
32	M J	1685	1	„	? —	26	32	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
33	M S	3774	1	„	Leinen —	22	33	Neuss	[illegible]	
34	P	—	1	Kiste	eiserne Maschinen —	35,5	34	Graudenz	[illegible]	
35	P	8	1	Ring	Draht —	25	35	Hage[illegible]	[illegible]	
36	P H	3	1	Fass	Petroleum —	174	36	Nordh[illegible]	[illegible]	
37	P S	5	1	—	Kette —	—	37	Lux[illegible]	[illegible]	
38	R	—	1	—	gusseis. Rad —	132	38	Saa[illegible]	[illegible]	
39	R B	769	3	Pack	Papier —	116	39	C[illegible]	[illegible]	
40	R S	12498	1	„	Papier —	39	40	[illegible]	[illegible]	
41	S	3	1	Sack	leere Säcke —	8	41	[illegible]	[illegible]	
42	S B	1810 2217	2	—	Bindeketten —	—	42	[illegible]	[illegible]	
43	S G	12	1	Ballot	? —	92	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
44	S & L	6383	1	Kiste	unbekannt —	47	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
45	S V V	—	1	Korbflasche	leer —	10	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
46	V N	670	1	Kiste	? —	203	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
47	v. R F	6029	1	„	? —	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
48	W	509	1	Packet	leere Säcke	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
49	W J	—	2	—	Eisengusstheile	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
					B. Colli m. Adresse[illegible]					
50	Adr.	—	1	Fass	Bolzen	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
51	Adr.	—	1	Koffer	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
52	Alleman	—	1	Pack	Säcke	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
53	Baack	1/8	8	Tafeln	Eisenblech	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
54	Carl Frank Hof	—	1	Papierschachtel	alte getragene Kleider	10	54	Wunsiedel	Bayer. Staatsb.	
55	Clay	—	1	Koffer	— —	9	55	Bettingen	Elsass-Lothring.	
56	C. Niclas E No.	5908	1	Bierfass	leer —	23	56	Rheda	K. E.-D. Hannover	
57	Crefeld	—	1	—	Ofenrohr —	3,5	57	Utrecht	Niederländ. Stsb.	
58	C. Schlenkhoff Wattenscheid	—	2	Körbe	leer —	4,5	58	Wesel	Rechtsrh. Köln	
59	Freiberg-Rüdesheim	—	2	Fässer	alt, leer —	14	59	Heidelberg	Badische Stsb.	bekl. Deutz-Werl.
60	F. Wulf	9380	1	Kiste	? —	10	60	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
61	Gebr. Mghs	3106	1	Bierfass	leer —	19	61	Unna	„	
62	H. Brandenburg	—	1	Milchkanne	— —	3	62	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
63	P. Hein	—	1	Fass	gefüllt —	182	63	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
64	Souttier	—	1	Korb	leer —	17	64	Couvin	Grand Centr. Belge	
65	von Land Kayl	—	1	Kiste	— —	16	65	Bettemburg	Elsass-Lothring.	
					C. Colli m. Nummern sign.					
66	—	12	1	—	Viehgitter —	—	66	Wanne	Rechtsrh. Köln	bezett. London-Coblenz-Heidelberg.
67	—	51	1	Collo	Reisegepäck —	?	67	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
68	—	92	1	Koffer	— —	11	68	Schoppinitz	Oberschlesische	
69	—	154	2	Colli	Guss —	2	69	Münster	Elsass-Lothring.	
					D. Colli mit Figuren sign.					
70	×	—	1	Tafel	Zinkblech —	8	70	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
71	/	—	6	Stäbe	Flacheisen —	116	71	Homberg	Linksrh. Köln	
72	E (im Dreieck)	3978	1	Fass	Maschinen-Oel —	199	72	Rothfliess	K. E.-D. Bromberg	
73	G (im Dreieck) Oviedo	5615	1	Kiste	? —	?	73	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					E. Colli ohne Signatur.					
74	—	—	1	—	Achslager mit Messinghülse	3	74	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
75	—	—	2	Colli	Bettstelltheile —	26	75	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
76	—	—	1	—	Decke (Privatdecke) —	—	76	Düren	Linksrh. Köln	
77	—	—	1	Collo	Drahtseil —	38	77	Wanne	Rechtsrh. Köln	
78	—	—	1	Korb	Eisen- und Messingtheile	15	78	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
79	—	—	1	Fässchen mit Gypsboden	leer —	16	79	Schweinfurt	Bayer. Staatsb.	
	—	—		…tück	Fenstereisen —	5	80	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
					Flacheisen —	120	81	Trier r. M.	Linksrh. Köln	auf der Strecke Graudenz gefunden.
					Flacheisen —	—	82	Jablonowo	K. E.-D. Bromberg	
					…abeln —	10,5	83	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
					…rtnerscheere —	—	84	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
					…müse —	73	85	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
					…ide —	80	86	Givet	Grand Centr. Belge	
					… Gitter —	77	87	Metz	Elsass-Lothring.	
					—	13	88	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
					—	9	89	Heidelberg	Badische Stsb.	
					…uhl —	6	90	Köln C. P. Gep.-Exp.	Rechtsrh. Köln	
					…nem …der	0,5	91	Osterode	K. E.-D. Hannover	
					—	35	92	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
					—	120	93	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
					…er	—	94	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
						1,5	95	Villers la Ville	Grand Centr. Belge	
						2,5	96	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
						…30	97	Mannheim	Badische Stsb.	
						…3	98	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
							99	Lalendorf	Mecklenb. Fr.-Frz.	auf Wagen 921 F.F.
							100	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
							101	Düsseldorf	„	
							102	Rheda	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (Insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
103	—	—	1	—	Schubkarre	—	—	103	Aix	Grand Centr. Belge	
104	—	—	1	—	eis. Schwungrad	—	20	104	Heidelberg	Main-Neckar-B.	
105	—	—	1	Stück	Stahl	—	16	105	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	1	Stange	Stahl	—	4	106	Bochum	„	
107	—	—	1	Ballen	Wattenabfall	—	36	107	Elberfeld St.	„	
108	—	—	3	Pack	Zaundraht	—	46	108	„	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	C F	—	2	Pack	10 eis. Schaufeln	—	11	1	Oderberg	Kaschau-Oderberg	seit 9/3.
2	F	—	1	Stück	viereckiges Eisen	—	66	2	Ruttka	„	von Carlshütte seit 26/6.
3	P Z F	1672	2	Brode	Zucker	—	19,5	3	Teschen	„	seit 22/6.
4	B. Dzieditz	—	2	Stück	eiserne Kippen	—	75	4	Ruttek	„	seit 13/6.
5	Concordia	9	3	Säcke	Mehl	—	183	5	Csacza	„	von Zsolna seit 16/5.
6	Radwanitz	—	8	Fässer	leer, alt	—	98	6	Oderberg	„	seit 8/6.
7	—	15	1	Ballen	unbekannt	—	10	7	Grulich	Mähr. Grenzb.	Beklebzettel: Schiltigkeim-Grulich.
8	—	XX 29	1	„	Borsten	—	18	8	Kassa	Kaschau-Oderberg	seit 25/5.
9	—	99	1	Koffer	Gepäck	—	13	9	Eperjes	„	von Budapest seit 25/6.
10	—	695	1	Fass	leer, alt	—	12	10	Oderberg	„	seit 17/5.
11	—	4681	1	Pack	Kleber	—	105	11	Kassa	„	seit 15/1.
12	—	—	1	Stück	Eisenstange	—	10	12	Eperjes	„	seit 23/6.
13	—	—	1	„	Extraholz	—	202	13	Zsolna	„	von der Strecke seit 20/6.
14	—	—	4	„	neue Handkörbe	—	1,5	14	Ruttka	„	von Zsolna seit 29/5.
15	—	—	1	—	gusseis. Rost	—	2	15	„	„	seit 18/5.
16	—	—	1	—	Strick	—	6	16	Oderberg	„	seit 8/6.
17	—	—	1	Pack	Strick	—	1	17	Zsolna	„	seit 13/6.
18	—	—	2	Stück	Schoeller	—	—	18	Ruttek	„	von Lonyabanya seit 23/6.
19	—	—	1	Pack	Tabak	—	16,5	19	Zsolna	„	von Selmeczbanya seit 14/3.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 728.

Staatsbahnverkehr Magdeburg - Erfurt. Mit sofortiger Giltigkeit treten im rubricirten Verkehr für die Relation Göschwitz-Halle directe Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Erfurt, den 3. Juli 1884. (1656)

Königliche Eisenbahndirection.

Vom 15. Juli d. Js. ab werden die Artikel **Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken** im Verkehr von Station Posen, Breslau O/S., Breslau, Oderthorbahnhof und Ratibor nach Oberschlesischen Hüttenstationen zu den für den Transport von Eisenerzen u. Kiesabbränden seiner Zeit eingeführten Ausnahmetarifsätzen befördert.

Mit demselben Tage wird der für Erztransporte aus Ungarn, Steyermark und Kärnthen bestehende Ausnahmetarif J des Localgütertarifs der Oberschlesischen Eisenbahn (Nachtrag III) durch Aufnahme der Station Ludwigsglück erweitert.

Die zur Einführung gelangenden Tarifsätze betragen

ab Oderberg nach Ludwigsglück 0,32 *M*,
ab Ratibor nach Ludwigsglück . 0,18 *M*
pro 100 kg.

Breslau, den 2. Juli 1884. (1657)

Königliche Eisenbahndirection.

Mit dem 15. Juli 1884 treten in dem **Ausnahmetarif für Mais** im Verkehr von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Stationen des östlichen Theiles des diesseitigen Directionsbezirks, giltig vom 15. Januar 1884 ab, nachfolgende Ermässigungen in Kraft:

A. Vom Schnittpunkte bis
Bokollen von 0,50 auf 0,49 *M* pro 100 kg
Kl. Gnie „ 0,51 „ 0,48 „ „ „ „

B. Vom Schnittpunkte bis
Ungeni transit von 100,77 auf 96,69 Kop. pro 100 kg.

Bromberg, den 4. Juli 1884. (1658 J)

Königliche Eisenbahndirection.

Am 15. Juli d. J. tritt zu dem vom 1 Mai 1882 ab gültigen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks **Bromberg** einschliesslich der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn andererseits der Nachtrag VIII in Kraft, welcher ausser verschiedenen Aenderungen und Berichtigungen die Tarifkilometer etc. für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Altenkirchen, Bippen, Dierdorf, Goldhausen, Grenzau, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Puderbach, Ransbach, Raubach, Rheinbrohl, Sayn, Seifen, Selters, Siershahn, Walmerod und Wirges des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Jablonken und Küdde des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II im Verkehre nach Königsberg i/Pr. transito enthält. Exemplare sind zum Preise von 30 ₰ bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 5. Juli 1884. (1659)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Am 1. Juli cr. tritt zu den besonderen Ausnahmetarifen unseres **Local-Güterverkehrs vom 1. Januar 1878** (Neudruck am 1. Juli 1883) ein Nachtrag I in Kraft, durch welchen die Bestimmungen des unter IV aufgeführten Ausnahmetarifs ergänzt werden.

Nähere Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags werden durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich abgegeben.

Altona, den 1. Juli 1884. (1660)

Königliche Eisenbahndirection.

Zu dem vom 1. Mai cr. gültigen Tarife für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Hannover,** sowie der **Grossherzoglichen Oldenburgischen Staatseisenbahn** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits ist der Nachtrag 2 herausgegeben, welcher enthält:

a) Entfernungen für die an den Bahnstrecken Scharzfeld-St. Andreasberg und Wabern - Wildungen belegenen Stationen Lauterberg und St. Andreasberg, bezw. Fritzlar, Wega, Wildungen und Zennern des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover,

b) Aenderung des Stationsnamen Scharzfeld Lauterberg.

c) Berichtigungen.

Der Nachtrag tritt mit dem 10. Juli cr. bezw. mit dem noch zu publicirenden Tage der Betriebseröffnung der betreffenden neuen Bahnstrecken in Kraft und ist durch die Güter-Expeditionen zu beziehen.

Hannover, den 27. Juni 1884. (1661)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Zu den Güter-Tarifen für die Staatsbahn-Directions-Bezirke **Elberfeld, Köln (rechts- und linksrheinisch)** einerseits und **Hannover** andererseits treten am 10. Juli cr. bezügliche Nachträge in Kraft, welche

neue Frachtsätze und Ergänzungen enthalten.

Die Nachträge liegen bei den betheiligten Güterexpeditionen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 2. Juli 1884. (1662)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Tarif vom 1. October 1883 für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits tritt mit Gültigkeit vom 15. Juli 1884 der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält Kilometerzeiger und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen, sowie Veränderungen und Berichtigungen der bestehenden Kilometerzeiger und Stationstarife.

Elberfeld, den 4. Juli 1884. (1663)
Königliche Eisenbahndirection.

Die Stationen Brake und Nordenhamm der Grossherzogl. Oldenburgischen Eisenbahn werden vom 15. Juli d. J. ab mit den für Hamburg, Harburg, Bremerhaven und Geestemünde gültigen Frachtsätzen in den für den Verkehr dieser Stationen und Bremen einerseits und den Stationen Regensburg trans. und Passau trans. andererseits bestehenden Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. März 1882 aufgenommen.

Hannover, den 7. Juli 1884. (1664)
Namens sämmtlicher betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 23. Juli 1884 ab gelangt für den Transport von **Rohzucker** bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von **Kaaden-Brunnersdorf** nach **Dresden-Elbkai** via Reitzenhain ein ermässigter Frachtsatz von 0,94 *M.* pro 100 kg zur Anwendung.

Dresden, den 7. Juli 1884. (1665)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
v. Tschirschky.

K. K. pr. Südnordd. Verbindungsbahn. Mit 20. Juli l. J. tritt ein neuer Tarif für den Braunschweig-Magdeburg-Sächsischen Verband in Wirksamkeit; derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, sowie der Braunschweigischen Eisenbahn und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der Station Reichenberg der S. N. D. V. B. andererseits. Exemplare dieses Tarifes erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, 5. Juli 1884. (1666)
Die Direction.

K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Im Localverkehre der obigen Bahn werden bis auf Weiteres gewöhnliche Eilgüter bei Aufgabe in Quantitäten bis incl. 50 kg und bis 4 Colli per Frachtbrief und Sendung zum doppelten Frachtsatze der Normalclasse I des Localgebührentarifes abgefertigt.

Das zur Berechnung zu ziehende Gewicht wird von 5 zu 5 kg abgerundet.

Budapest, am 5. Juli 1884. (1667)
Die Generaldirection der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb. Mit 20. Juli l. J. erscheint der Nachtrag II zum Tarife für den Verkehr mit Italien vom 16. Juli 1883. Derselbe enthält:

I. Frachtsätze für Eilgutsendungen im Verkehre von und nach den Stationen Meidling, Wildon, Pola und Rovigno.

II. Anderweitige Frachtsätze für die Stationen der Strecke Kufstein-Franzensfeste nach Peri transit und umgekehrt.

III. Anderweitige Ausnahme-Frachtsätze für die Stationen Barcs und Budapest.

IV. Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarife.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 20 Kreuzer per Stück bei der Commerciellen Direction der Südbahn in Wien, bei der Betriebsdirection der Südbahn in Budapest, sowie bei der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien käuflich bezogen werden.

Wien, am 1. Juli 1884. (1668)
Die General-Direction der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Die K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb.

II. Submissionen.

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialienabfälle, als:

Schmiedeeisen, Eisenblech einschliesslich Abfälle von Heizröhren; Gusseisen — alte Maschinentheile, alte Roststäbe; Radreifen, fluss- und puddelstähl.; Dreh- und Hobelspähne von Schmiedeeisen und Stahl, gusseis.; Feilen, gussst.; Federstahl von Trag- und Spiralfedern, auch Schrott; Glasscherben; Plomben, alte; Kupfer von Locomotiv-Feuerbüchsen; äussere Feuerbüchsen und Langkessel (Gussstahl); Schienenstücke von Herzstücken und Weichen; Schienen, alte (unter 3 m Länge)

sollen an den Meistbietenden verkauft werden. Reflectanten wollen das Materialien-Verzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen von der Eisenbahn-Material-Verwaltung gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ beziehen, und die Kaufserbietungen bis zum 15. d. Mts. an dieselbe einsenden.

Oldenburg, 1884 Juli 2. (1669 B&W)
Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 55. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Juli 1884.

Dieser Nummer liegt das Inhalts-Verzeichniss pro II. Quartal 1884 bei.

Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet.

II. Das Güterverzeichniss.

Während der Statistische Congress zu Berlin 1863 sich begnügte, 22 Positionen von Waarengattungen aufzustellen, hinsichtlich deren jährlich statistische Notizen von den Eisenbahnverwaltungen gesammelt werden sollten und von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 33 Hauptartikel nebst verschiedenen Unterrubriken aufgestellt worden waren, welche bei der Anfertigung der in den Jahresberichten der Bahnverwaltungen zu veröffentlichenden Güterstatistiken berücksichtigt werden sollten, umfasst die jetzige Statistik der Güterbewegung, wie bereits angegeben, in 68 Hauptrubriken die wichtigsten Gegenstände des Eisenbahn-Güterverkehrs.

Dieses Waarenverzeichniss (Eisenbahn-Güterbewegungs-Verzeichniss) entspricht (zum Theil wörtlich) der für die Eisenbahnen Deutschlands eingeführten Güterclassification. Bei der Aufstellung desselben ist aber zugleich auch auf die Statistik des Güterverkehrs auf den Deutschen Wasserstrassen thunlichst Rücksicht genommen, deren Güterclassification (durch Bundesraths-Beschluss vom 30. Juni 1881 aufgestellt) 62 Nummern enthält.

Eine vollständige Uebereinstimmung zwischen beiden Classificationen besteht freilich nicht. Denn selbstverständlich kann die Güterclassification für den Wassertransport eine weit einfachere sein, als die für den weit complicirteren Eisenbahntransport. Es würde aber die Arbeit der Aufzeichnungen für die Güterstatistik Seitens der Eisenbahn-Güterexpeditionen sehr erschweren, wenn man, wie Ritschel in der bereits citirten, sonst sehr anerkennenden Besprechung der Statistik der Güterbewegung in den Conrad'schen Jahrbüchern verlangt, die Güterclassification des Wassertransports einfach auf die Eisenbahn-Güterbewegung anwenden wollte.*)

*) Damit soll nicht gesagt sein, dass nicht eine Uebereinstimmung der Eisenbahn-Güterstatistik mit der für den Verkehr auf den Deutschen Wasserstrassen möglichst anzustreben sei.

Im Gegentheil halten wir solches für sehr wünschenswerth für die Kenntniss der Güterbewegung. Nach Ritschel's Darlegung decken sich nur einige 20 Nummern der Eisenbahn- und der Wasser-Güterbewegung; gerade in Betreff der für den Wasserweg wichtigsten Massengüter: Erden, Steine etc. und Holz sei die Eintheilung nach verschiedenen Principien erfolgt und dadurch eine Combinirung der beiderseitigen Angaben ausgeschlossen. Im Verzeichniss für die Güterbewegung auf den Eisenbahnen sei Kreide von Erde, Lehm, Sand und Kies abgelöst und zu roh bearbeiteten Steinen und Ziegelsteinen gesetzt, während doch alle diese Güter derselben Tarifclasse angehörten.

Ebenso beanstandet Ritschel, dass Essig mit Spirituosen, Mais und Malz mit anderem Getreide zusammenrubricirt werden. Es wird sich da fragen, ob die Artikel Essig und Mais für Deutschland die Bedeutung haben, dass dieselben als selbstständige Artikel behandelt werden müssen.

Darin geben wir Ritschel Recht, dass man die Verkehrsbewegung einer bestimmten Waare nur dann genügend beobachten kann, wenn dieselbe als selbstständige Nummer durchgeführt wird. Die Frage ist aber, ob nicht den Eisenbahn-Güterexpeditionen eine über Gebühr grosse Arbeitslast aufgebürdet wird, wenn man von ihnen statt über 68 Hauptrubriken in betreff einer erheblich grösseren Anzahl von Gütern Aufschreibungen verlangt.

Wir möchten annehmen, dass auf dem Wege eines Compromisses zwischen den Wasserstrassen- und Eisenbahninteressen eine grössere Uebereinstimmung der beiden sich gegenseitig ergänzenden Güterstatistiken herbeigeführt werden kann. D. Red.

Das der Statistik zu Grunde liegende Güterverzeichniss, welches wir abdrucken, da solches wohl noch öfter zu Besprechungen Anlass geben wird, hat folgenden Wortlaut:

Güterverzeichniss.

1. Abfälle von Horn, von Klauen und folgende Abfälle von Häuten: Falzspähne, Schlichtspähne, Stollmehl. Abfälle von Rohmaterialien der Papierfabrikation, folgende: Haderstaub, Papierschlamm, Papierfangstoff, Holzstoffabfall, Holzstoffreste.
2. Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle, Baumwollengarn und von Twisten.
3. Bier.
4. Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleizink, Bleiglätte, Bleiasche, metallische Bleiabfälle, alte Bleikugeln, Bleiröhren, Bleischrot, Mennige.
5. Borke (rohe und gemahlen), auch Lohe (Gerberlohe).
6. Braunkohlen, Braunkohlenkokes, Braunkohlenbriquets.
7. Cement, sowie Steine, Platten, Fliesen von Cement.
8. Chemikalien und Drogueriewaaren (mit Ausschluss von Phosphorsäure, Salpetersäure, Salzsäure und Schwefelsäure), Chlorbarium, Chlorkalcium, Chlorkalk, Chlormagnesium, Eisenchlorid, Eisen, holzsaures, Eisenvitriol, Bleicherde (Bleichkalk, Chlorkalk, Bleichpulver), Karbolsäure, Natriumbisulfat.

9. Dachpappe, Steinpappe, Theerpappe und Dachfilz.
10. Düngemittel, folgende: Abtrittsdünger, Ammoniak, schwefelsaures, Asche, mit Ausnahme der besonders genannten, Blutdünger, Blutmehl, Chilisalpeter (Natronsalpeter), Dünger (Mist), Fischmehl, Fleischmehl, Gaskalk, Gaswasser (Abfallwasser, Ammoniakwasser), Guano aller Art, Gypsasche, Haardünger, Hornmehl, Jutefegedreck, Kainit, Kali, salzsaures (Chlorkalium), Kalidünger, Kalk, saurer phosphorsaurer, Kalkasche, Knochenasche, Knochenmehl, Koprolith (Kothsteine), Phosphorit aller Art, gemahlen und ungemahlen, Phosphorsäure, flüssige, in Fässern, Poudrette, Russ (mit Ausnahme von Kienruss), Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm), Superphosphat, Tresterrückstände, Wollfegedreck, Wollstaub.
11. Eisen (Roh-) aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen, Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets); Eisen- und Stahlbruch (altes Eisen und Stahl, alte Eisen- und Stahl-Munition, alte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radtheile, ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weissblechabfälle).
12. Eisen und Stahl, auch verzinkt und zwar:
    Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art, Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-Stangen, T-, I-, U-, Winkel-, Zaineisen resp. Stahl; Hufstäbe, Platten und Bleche, auch verzinnt (Weissblech).
    Brücken und andere Constructionstheile aus gewalzten Platten und Stäben.
    Façonstücke, grobe Roststäbe.
13. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als Laschen, Schienenstühle, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten; Weichen- und Weichentheile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.
14. Eisenbahnschwellen, eiserne (Lang- und Querschwellen).
15. Eiserne Achsen und Bandagen, Räder und Rädertheile, Bremsklötze, sämmtlich für Eisenbahnwagen und Locomotiven bestimmt.
16. Eiserne Dampfkessel, Condensationsröhren und Reservoirs, Maschinen und Maschinentheile, auch wenn die Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl bestehen.
17. Eiserne Röhren und Säulen.
18. Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert in Ringen.
19. Eisen- und Stahlwaaren.
20. Eisenerz (ausschliesslich Schwefelkies).
21. Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, Mergel, Lehm, Thon, auch Chinaclay, Porzellan- und Pfeifenerde, Amberger Erde, Schlick, Infusorienerde und Kaolin, sowie Schlamm aus Flüssen und Canälen, auch Alaunstein, Alaunschiefer und Alaunerde, sowie Trass.
22. Erze, rohe (ausschliesslich Eisenerz, siehe 20), als: Bleierze (Bleiglanz), Kobalterze, Kupfererze, Manganerze, Zinkerze (Blende, Galmei) und dergleichen, sowie Eisensauen, Kupferstein und Schwefelkies.
23. Farbehölzer in Blöcken und Stücken, auch Farbeholzextrakt und Quercitron.
24. Fische und Heringe.
25. Flachs, Hanf, Heede, Werg.
26. Fleisch, auch Speck.
27. Garne und Twiste.
28. Getreide, als:
    a) Weizen und Spelz,
    b) Roggen,
    c) Hafer,
    d) Gerste,
    e) anderes Getreide, als: Mais (Kukuruz), Hirse, Buchweizen, auch Hülsenfrüchte und Malz,
    f) Lein- und Oelsaamen,
    g) andere Sämereien aller Art.
29. Glas und Glaswaaren.
30. Häute, Felle, Leder, Pelzwaaren.
31. Holz, Europäisches:
    a) Rundholz, roh vorgearbeitetes, nicht gesägtes Holz, roh beschlagene oder beschnittene Stämme;
    b) Werk-, Daub- und Fassholz, Korb- und Flossweiden, Heidebesen, Reiserbesen, Radfelgen, Satzkisten, Siebläufe und Schachtelränder, Sparren, Reifholz, Bohlen, Bretter (auch gehobelte und genuthete, aus weichem Holz), Borde, Schiffsnägel, roh vorgerichtete Gewehrschäfte, sowie chemisch präparirte Hölzer, als Telegraphenstangen u. s. w. und Cigarrenkistenbretter, auch Holzdraht und Holzspähne zur Bier- und Essigklärung;
    c) Brennholz bis zu 2,5 m Länge, Reiserholz, Faschinen, Eisenbahnschwellen, beim Schneiden der Hölzer abfallende, nicht über 6 m lange Schwarten, sowie zu Grubenzwecken bestimmte Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge und dünne Brettchen bis zu 1,5 m Länge.
32. Holzzeugmasse, Holzmehl, feuchtes, auch Sägemehl und Sägespähne, Strohmasse, Strohteigmasse, feuchte.
33. Hopfen.
34. Jute.
35. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao, Thee.
36. Kalk, gebrannter.
37. Kartoffeln.
38. Knochen, auch gereinigt und zerkleinert.
39. Knochenkohle, Beinschwarz.
40. Lumpen.
41. Mehl, Mühlenfabrikate, Kleie.
44. Obst, frisches und getrocknetes, Beeren, Weintrauben, Gemüse und Pflanzen, Zwiebeln.
43. Oele (mit Ausschluss der Mineralöle), Fette, Thran und Talg.
44. Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Leinkuchen, Leinkuchenmehl, Palmkernkuchen und Mehl, Kokoskuchen und Kokoskuchenmehl (Rückstände von Kokosnusstheilen nach der Oelgewinnung).
45. Papier und Pappe, Papierspähne, Strohpappe.
46. Petroleum und andere Mineralöle, Braunkohlentheeröl, Naphtalin, Steinkohlentheeröl.
47. Reis und Reismehl.
48. Röhren von Thon und Cement, auch Drainröhren.
49. Rüben, Zuckerrüben, sowie Schnitze, gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, Futterrüben, Cichorienwurzeln, frische und gedörrte.
50. Rübensyrup, gereinigt und ungereinigt, Melasse.
51. Salpetersäure, Salzsäure.
52. Salz, Koch-, Speise-, Vieh-, Bitter- und Glaubersalz; auch rohes Kali- und Magnesiasalz.
53. Schiefer.
54. Schwefelsäure.
55. Soda:
    a) rohe, kalcinirte, krystallische;
    b) kaustische.
56. Spiritus, Spirituosen, Branntwein und Essig.
57. Stärke, sowie Stärkesyrup, Stärkezucker, Traubenzucker (Glykose), Traubenzuckersyrup, Kartoffelmehl.
58. Steine, bearbeitete, einfach glatt behauene, auch Krippen und Tröge von Stein, Brunnensteine, Mühlsteine, zusammengesetzte, auch Marmorwaaren, Marmorblöcke, Marmortambours und rohe Marmorplatten.
59. Steine, gebrannte, Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dachsteine (Dachziegel, Pfannen), Thon-, Lehm-, Chamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse, unverpackt, rohe, als Bruch- und Bausteine, roh behauen, Gyps, Pflastersteine, bossirte und unbossirte, Kalk-, Tuff-, Basaltsteine u. s. w., auch Schwemmsteine, Steinschrotten und Ziegelbrocken, ferner Steinplatten (ausschliesslich Marmorplatten) für Trottoirs, oder Fluren, gefugt und abgeflächt, auch abcharirt, bearbeitete Saum- und Bordsteine zur Befestigung von Wegen und Plätzen, sowie Schwellen und Stufen, Bimssteine, Quarze und Feuersteine, auch grobe Schleif- oder Wetzsteine, Mühlsteine, nicht zusammengesetzte, Kreide, Spath, auch Strontianit.
60. Steinkohlen, Steinkohlenbriquets, Steinkohlenkokes.
61. Tabak, roh, Tabaksrippen.
62. Theer, Pech, Pechsatz, auch Brauerharz und Colophonium (ausgenommen Terpentin und die zu den Droguen gehörenden Harze), Asphalt, reiner, roher, nämlich Trinidad-Asphalt (Trinidad-Erde), Erdharz, Erdfett, Judenpech, Bergpech, auch Erdwachs, roh (Ozokerit, Retinit, Hatchetin), auch Asphaltstein, Asphaltsand, Asphalterde, rohe, Asphalt, comprimirter, Asphaltbrei, Asphaltkitt, Asphaltmastix, Asphaltcement, Harz.
63. Thonwaaren aller Art, Porzellan, Steingut, Fayence, Kugeln aus ungebranntem Thon, Schmelztiegel aus Graphit und Thon.
64. Torf, auch Torfstreu und Holzkohlen.
65. Wein.
66. Wolle aller Art.
67. Zink in Blöcken und Platten (Zinkblech), Zinkasche, Zinkbrocken.
68. Zucker:
    a) roh,
    b) raffinirt.
69. Sammelladungen.
70. Sonstige Güter.
71. Summa (ad 1 bis 70).

72. Pferde (auch Fohlen), Esel, Maulthiere;
73. Rindvieh (auch Kälber);
74. Schafe (auch Lämmer);
75. Schweine (auch Ferkel);
76. Geflügel und sonstiges Vieh.

Missbräuchliche Beklebungen von Gepäckstücken und von Eisenbahnwagen.

I.

„Die Gepäckstücke müssen von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein", so lautet die Bestimmung im § 25 des Betriebsreglements, und, könnte heute hinzugefügt werden, von älteren Gasthofszeichen.

Eine solche Abwehr war wohl früher nicht geboten, weil weder die Reclame so ausgebildet war noch die Gasthofsbesitzer sich erlaubt hätten, das Reisegepäck ihrer Gäste mit Zetteln, wie dies heute üblich ist, zu bekleben.

Gewiss waren die Gasthofsbesitzer, welche die Beklebung der Gepäckstücke mit ihrer Firma als Reclame zuerst einführten, keine unklugen Geschäftsleute, erreichten sie doch dadurch, sich auf billige Weise bekannt zu machen.

Nachdem aber in neuerer Zeit fast alle Gasthofsbesitzer ihre Adresse, welche oft noch das Bildniss des Gasthofs enthält, so auffällig als immer möglich auf die Gepäckstücke ihrer Reisenden kleben lassen, muss die Wirksamkeit dieses Reclamemittels abgenommen haben, und von dieser Erkenntniss geleitet, sollten die Gastwirthe von selbst mit dieser Gewohnheit brechen, die man mit Recht als eine Unsitte bezeichnen kann.

Einen wirklichen, die Hingehörigkeit des Gepäcks feststellenden Werth haben diese Beklebungen ohnehin in keinem Falle, und nachgerade ist ein Theil der im Verkehr vorkommenden Koffer etc. mit Zetteln so überklebt, dass die Gepäckexpeditionen kaum noch ein Plätzchen für ihre Beklebung zu finden wissen, mindestens wird es aber sehr erschwert, die gültige Eisenbahnbezettelung sofort aus den übrigen herauszufinden.

Freilich scheint auch unter den Reisenden ein nicht geringer Procentsatz zu sein, der einen gewissen Stolz darin findet, seine Reisekoffer recht bunt und mit vielklingenden Hotelfirmen beklebt zu sehen und der sich ängstlich hütet, diese Zettel je wieder zu entfernen, als gäbe es für einen weitgereisten Mann keine bessere Legitimation.

Dennoch würde wohl der grössere Theil des Publikums die Eisenbahnverwaltungen unterstützen, wenn sie gegen diese Mode Stellung nehmen würden.

II.

Ein anderer Missbrauch, welcher hier zur Sprache kommen soll, wird mit den Beklebungen der Eisenbahnwagen getrieben.

Kohlengruben, Eisenwerke, Ziegelfabriken, Brauereien und dergleichen industrielle Unternehmungen, welche ihre Fabrikate waggonweise verladen, haben neuerdings in einem weitverbreiteten Umfange die Praxis angenommen, ihre beladenen Wagen mit einem oft recht grossen Plakate zu bekleben, welches weniger den Zweck hat, die Wagen auf den richtigen Weg zu leiten, als vielmehr dazu dienen soll, die Firma des Absenders in weiten Kreisen bekannt zu machen. Es ist zuzugeben, dass dies ein recht billiges Reclamemittel für die betreffenden Versender ist.

Die Eisenbahnverwaltungen können darin aber nur einen Missbrauch erblicken, indem die Privatbezettelung entweder den ganzen für die Beklebungen vorgesehenen Raum in Anspruch nimmt oder wenigstens die trotzdem nicht zu entbehrende Eisenbahnbezettelung in den Schatten stellt; auch müssen die überflüssigen Zettel eisenbahnseitig nach der Entladung wieder entfernt werden.

Die Eisenbahnen sind daher in ihrem vollen Rechte, wenn sie dergleichen unnütze Beklebungen untersagen, wie dies Seitens einiger Verwaltungen geschehen ist.

Auf der anderen Seite muss aber eingeräumt werden, dass namentlich grosse industrielle Unternehmungen eine eigene Beklebung oder Bezeichnung der Wagen, während sie noch innerhalb der Werke oder Anschlussgleise sich befinden, behufs besserer Uebersicht nicht gut entbehren können.

Die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat unter Berücksichtigung dieser Umstände eine Einrichtung getroffen, welche nicht nur den Interessen der Verwaltung selbst, sondern auch denen der Versender gerecht wird und welche darum einer allgemeinen Nachahmung nur empfohlen werden kann.

Nachdem es den Versendern durch Zugeständniss einer längeren, jetzt abgelaufenen Frist ermöglicht worden ist, ihren Vorrath an Privatzetteln aufzubrauchen, ist nunmehr eine bestimmte Form für die Wagenbeklebungen durch Private vorgeschrieben worden, so zwar, dass diese Privatbeklebungen die seither noch nöthig gewesenen Eisenbahnbezettelungen ersetzen.

Die Grösse der in der Regel auf weissem Papier zu druckenden Zettel ist die eines Viertelbogens Schreibpapier und die Form folgende:

Absender: Dampfmühle in Neudorf.
Von Neudorf am . . . ten . . . . 188 . . . nach . . . . über . . . .
Empfänger: . . . . Wag. No. . . .

Der durch Striche abgegrenzte mittlere Theil muss vom Absender genau in Uebereinstimmung mit dem Frachtbriefe ausgefüllt werden; die Adressstation ist gross und deutlich einzuschreiben bezw. zu drucken, jedenfalls aber mindestens in derselben Grösse wie der Name des Absenders; der untere abgegrenzte Theil braucht nicht ausgefüllt zu werden, darf aber andere Angaben als die im Schema bezeichneten nicht enthalten.

Ausnahmsweise wird grösseren Firmen, welche einen bedeutenden Versand nur nach einzelnen bestimmten Stationen haben, die Verwendung verschiedenfarbiger Beklebezettel gleicher Form für je eine Station zugestanden, z. B. blaue Zettel für Neunkirchen, grüne für Burbach u. s. w.

Die private Bezettelung muss an dem für die Güterbeklebezettel vorgeschriebenen Platze der Wagen angebracht werden.

Alle Privatbezettelungen, welche diesen Vorschriften nicht entsprechen, werden zurückgewiesen. G. F.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Zu dem genannten Generalverzeichniss ist der V. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction herausgegeben worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3845 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend in Kraft treten der Bestimmungen in Bezug auf die Berechnung der Lieferfristen (§§ 45 und 57 des Betriebsreglements) in Oesterreich-Ungarn vom 1. October cr. ab (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 3879 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem Kommissionsbericht zu No. XII der Tagesordnung der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung) (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 3897 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereinigung der Linien der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn in Bezug auf Wahrnehmung des eigentlichen Betriebsdienstes mit den Linien der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 3922 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. (Begleitschreiben zu dem Protocoll der am 2./3. d. Mts. in Kiel abgehaltenen Kommissionssitzung) (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 3939 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Erlass einer Declaration zu dem Normalpreisverzeichniss für Reparaturen an fremden Wagen (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 3951 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem Jahresbericht der geschäftsführenden Direction) (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 4006 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem V. Nachtrag zu dem Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete) (abgesandt am 14. d. Mts.).

Verein Deutscher Maschineningenieure.

In der Mai-Versammlung des genannten Vereins hielt Herr Eisenbahn-Maschinenmeister Reymann einen Vortrag über den Einfluss des Alters von Locomotiven auf ihre Reparaturkosten.

Um festzustellen, ob die gewöhnliche Annahme, dass mit dem Alter der Locomotiven auch die kilometrischen Reparaturkosten steigen, zutrifft, hat der Vortragende das durchschnittliche Alter von einer beträchtlichen Zahl Locomotiven der Berlin-Hamburger Eisenbahn, die von denselben zurückgelegten Kilometer, Reparaturkosten etc. ermittelt und für die Jahre 1875 bis 1883 zusammengestellt. Ein erheblicher Theil der Maschinen ist mit neuen Kesseln versehen worden und ist deshalb auch das Durchschnittsalter der Kessel in den vom Redner mitgetheilten tabellarischen Zusammenstellungen berücksichtigt. Zu erwähnen ist hierbei, dass die Locomotiven stets mit demselben Tender laufen und dass die Reparaturkosten für die Locomotiven nebst Tender angegeben sind. Die Reparaturkosten enthalten die Aufwendungen für Lohn, Material und Generalkosten. Der Werth des bei der Reparatur gewonnenen Altmaterials ist abgesetzt.

Eine Anzahl Tabellen und graphische Darstellungen erläutern die Untersuchungsresultate des Vortragenden; es ist daraus ersichtlich, dass, trotzdem das Maschinen- und das Kesselalter

des Jahres 1875 sich zu demjenigen von 1883 verhält wie 11 : 16 resp. 8 : 12, die Reparaturkosten weder pro Maschine noch pro Kilometer gestiegen sind: sie haben zwischen 6,66 und 8,55 ₰ geschwankt und ist dieses Schwanken abhängig von Zufälligkeiten gewesen.

Wäre die Annahme so ohne Weiteres richtig, wie von verschiedenen Seiten geäussert, dass proportional dem Alter die Reparaturkosten steigen, so müsste das auch aus den vorgeführten Angaben über die Höhe der Reparaturkosten hervorgehen, was aber nicht der Fall ist, vielmehr sind darnach die Reparaturkosten nahezu während neun Jahren constant geblieben und dürfte daraus der Schluss zu ziehen sein, dass, wenn für rechtzeitige Erneuerung und Reparatur gesorgt wird, die Reparaturkosten der Locomotiven unabhängig vom Alter der Maschinen sind.

Es wurden, wie vom Redner weiter erörtert, Erneuerungen an Kesseln und Feuerbüchsen nöthig, weil die Maschinen in ihrer Leistungsfähigkeit und hauptsächlich auch in ihrer Zuverlässigkeit nachliessen und der Eintritt von Betriebsstörungen zu befürchten stand. Ausserdem wurden während dieser neun Jahre noch mancherlei Verbesserungen eingeführt, z. B. Ersatz von Expansionssteuerungen durch einfache Canalschiebern, Dampfbremsen, Schlingerkupplungen u. dergl. Die hieraus entstandenen Kosten sind unter Reparaturkosten mit verrechnet.

Um einen Ueberblick über die Leistung des in Rede stehenden Locomotivbestandes zu geben, wurden ferner noch Tabellen mitgetheilt, in welchen neben der durchschnittlichen Jahresleistung der Maschinen zugleich die Anzahl der Hauptreparaturen und die Anzahl von Kilometern, welche auf jede Reparatur entfallen, verzeichnet sind, sowie der Procentsatz der jährlich aus den Kesseln herausgenommenen Sieder öhren. Die Leistung derjenigen Maschinen, welche regelmässig die Züge befördern, beträgt beim Personenzug 32 000 bis 51 000 km, beim gemischten Zug 25 000 bis 42 000 km und beim Güterzug 30 000 bis 42 000 km. Hieraus und aus anderen mitgetheilten Daten geht hervor, dass die jährliche Leistung der Maschine eine hohe, über das Durchschnittsmass der Deutschen Bahnen hinausreichende war, trotzdem das Speisewasser durchaus nicht gut genannt werden kann.

Ferner ergiebt sich aus anderen Zusammenstellungen, dass, trotzdem die Locomotiven allmälig um Vieles älter geworden sind und viele Millionen Kilometer zurückgelegt haben, sie dennoch in ihrer Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit auf gleich vollkommener Stufe gehalten worden sind und zwar mit sehr geringen Kosten.

Es ist hier nicht möglich, auf alle Einzelheiten einzugehen und sei deshalb auf den ausführlichen Sitzungsbericht in den „Annalen für Gewerbe und Bauwesen" No. 169 vom 1. Juli d. J. verwiesen.

Es entspinnt sich über den Vortrag eine lebhafte Discussion, die indessen der weiteren umfangreichen Tagesordnung wegen bis zur nächsten Sitzung vertagt wurde.

Herr Regierungs-Maschinenmeister Schrey erstattet als Referent einen Bericht der von dem Verein Deutscher Maschinen-ingenieure eingesetzten Commission zum Studium einer practischen Einheit für die Locomotivleistung.

Die Veranlassung zur Bildung dieser Commission war die Arbeit des Vereinsmitgliedes Herrn Oberingenieur Abt in Paris über die „Locomotivstärke, Masseinheit für die Leistung der Locomotiven" (veröffentlicht in dem Protocoll des Vereins vom 13. October 1883 — Band XIII, S. 193 der „Annalen"), in welcher unter Beachtung des wissenschaftlichen Begriffes „Leistung" von dem Verfasser als Elemente der neuen Masseinheit die im Eisenbahnwesen gebräuchlichen Grössen: Stunde, Kilometer und Tonne vorgeschlagen werden. Herr Abt benennt das daraus gebildete Arbeitsmass „Locomotivstärke" und definirt diese als die mechanische Arbeit, welche erforderlich ist, um während

1 Stunde auf
1 km Länge einen Widerstand von
1 t zu überwinden,

so dass das Product aus der Zugkraft in Tonnen und der Schnelligkeit in Kilometern pro Stunde ohne Weiteres die Anzahl Locomotivstärken einer Maschine ergiebt. 27 Locomotivstärken sind hiernach gleich 100 Pferdestärken.

Dieser Vorschlag und die Ausführungen des Autors bezüglich der Anwendung der neuen Masseinheit im Locomotivbau wie auf den Betrieb wurden in der Vereinsversammlung vom 10. November 1883 discutirt. Als Resultat dieser Discussion ergab sich die Anschauung, dass der Autor sich unstreitig durch erneute Anregung der einheitlichen Festsetzung eines Masses für die Locomotivleistung um die Eisenbahntechnik verdient gemacht hat, dass aber die Einführbarkeit der vorgeschlagenen neuen Masseinheit für den Betrieb doch vielseitig Zweifeln begegnete, welche sich auf die Incommensurabilität des Zugwiderstandes gründen, daher auch hinsichtlich der Anwendbarkeit auf die Statistik gehegt werden müssen. Die Nothwendigkeit des Ersatzes „der Pferdekraft" wurde vom Standpunkt des Constructeurs von der einen Seite verneint, von der anderen wurde dagegen hervorgehoben, dass die Einheit „Pferdekraft" zu klein sei und deshalb zu so hohlen Zahlen führe, dass man mit diesen unmöglich noch eine Vorstellung verbinden könne, auf welche doch in allen Fällen Werth zu legen sei. — Diese Discussion veranlasste Herrn Abt zu einer Replik, in welcher er für die letztgeäusserte Ansicht sehr warm Partei ergriff.

Es wurde nun in der Vereinsversammlung vom 12. Januar cr. die obengenannte Commission gewählt, welche die ihr gestellte Aufgabe von folgenden Gesichtspunkten behandelte:

1. Ist bei Einführung irgend einer neuen Locomotivleistungseinheit Aussicht auf deren internationale Annahme vorhanden?
2. In welchem Masse entsprechen die jetzt gebräuchlichen Locomotivleistungseinheiten ihrem Zwecke?
3. Was ist zur Beseitigung der ad 2 constatirten Mängel zu thun?

Nach diesen Gesichtspunkten ist auch das Ergebniss der Commissionsberathungen gegliedert.

Zu der ad 1 angeführten Frage sagt Herr Abt sehr treffend in der oben erwähnten Replik:

„Freilich aber muss die Warte, auf welche man sich bei dem Studium einer Masseinheit stellt, eine sehr hohe sein, die keine Landesgrenzen kennt und die durch ihre Vorzüge nach und nach alle Concurrenten zu verdrängen vermag".

Soll eine neue Leistungseinheit keine Landesgrenzen kennen, so muss sie in erster Linie in dem Lande, von dem sie ihren Ausgang nimmt, sich eines ungetheilten Beifalls erfreuen. Das ist der Fall bei der „Pferdestärke", welche, den wissenschaftlichen Begriff der Leistung deckend, sich in allen Branchen des heimathlichen Maschinenwesens seit dessen Kindheit eines ganz souveränen Ansehens erfreut; mit ihr rechnet der Schiffsmaschinenbauer und der Constructeur der Motoren für das Kleingewerbe; nach ihr berechnen wir die Leistung einer Dampfmaschine und diejenige einer Turbine; sie ist der Massstab für die im Dampfcylinder gemessene und die an die Arbeitsmaschine abgegebene Leistung des Motors. Dieselben Gründe, welche für die Eisenbahntechniker vorliegen könnten, ein ihren Sonderinteressen entsprechendes Vielfaches der Pferdestärke als neue Einheit einzuführen, würden jedem der übrigen Specialzweige die Creirung einer ähnlich particularistisch gefärbten Sondereinheit nahe legen, eine Uebereinstimmung wäre aber durch die Natur der Sache ausgeschlossen.

Es würde uns zu weit führen, auf den Inhalt dieses mit besonderer Klarheit und scharfer Gedankenfolge stets unter Berücksichtigung des wahren Bodens der Praxis und ihrer Bedürfnisse abgefassten Commissionsberichtes ausführlicher einzugehen. (Der vollständige Wortlaut des Berichtes ist in der No. 169 der genannten „Annalen" enthalten.) Wir beschränken uns darauf, nur noch den Schlusspassus des ganzen Berichtes anzufügen:

„Es darf hiernach als constatirt gelten, dass es zur Zeit nicht möglich ist, die im Locomotivbetriebe geleistete Arbeit so genau zu bestimmen, dass die bezüglichen Zahlen eine grössere Commensurabilität besässen, als die jetzt gemessenen Locomotivkilometer etc. Müssen aber einerseits Locomotivbetrieb und Statistik sich auf absehbare Zeit mit den trotz ihrer Unvollkommenheiten fest eingebürgerten Massstäben begnügen und können Trugschlüsse nur im Bewusstsein der mangelnden Präcision dieser Einheiten vermieden werden, so hat der Locomotiv-Constructeur andererseits keine Veranlassung, als Ersatz für die altehrwürdige internationale „Pferdestärke" und das „Secunden-Kilogrammmeter", welche beide Leistungseinheiten von vollkommen wissenschaftlicher Correctheit und grosser Ausdehnung in der Anwendung sind und sich auch dem Decimalsystem gut anpassen, ein bisher ungekanntes unbequemes Vielfaches derselben als neue Leistungseinheit einzuführen und so eine Schranke zwischen dem Locomotivbau und dem gesammten übrigen Maschinenbau zu errichten".

Mit diesem Commissionsbericht erklärte sich die Versammlung in allen Punkten einverstanden.

Fortschritte beim Bau der Forth-Brücke.

Die Fortschritte bei diesem grössesten Brückenbau der Welt haben die gemachten Annahmen bis jetzt übertroffen und es kann nach dem Stande der Ausführung die Fertigstellung des Baues in 6 Jahren, also im Sommer 1890 erwartet werden. Diese Zeit ist so reichlich bemessen, dass auch ungünstigere Witterungsverhältnisse, welche den etwa 110 m über H. W. hohen Bau in der stürmischen Forthmündung sehr ungünstig zu beeinflussen im Stande sind, eine Verzögerung über jenen Termin hinaus wohl nicht bewirken werden.

Die Bauarbeiten sind an den drei Stützpunkten, auf beiden Ufern und auf der Insel Inchgarvie im Gange, den grössesten Betrag an Arbeit und Geldmitteln hat jedoch bislang die Herrichtung des Werkplatzes für die Stahl- und Eisenconstructionen in South-Queensferry verschlungen; dieser musste wegen der riesigen Dimensionen der grossen Druckglieder der Consolträger und der eisernen Cylinder für die Betonfundirungen, welche einen Transport der Glieder ausschliessen, an Ort und Stelle für den Bau eigens eingerichtet werden.

Der Werkplatz ist theils mit festen Schuppen überdacht, theils besitzt er Schienengleise für fahrbare Schuppen. Denn die Stahlrohre der Träger werden so schwer und lang, dass man sie nicht an bestimmten festen Stellen aus den einzelnen Theilen zusammensetzen kann, sondern umgekehrt die Werkschuppen an die an jedem Rohre nach und nach vorrückende Arbeitsstelle bringen muss. Die Arbeit wird ohne Unterbrechung, Nachts bei elektrischem Lichte, von 900 bis 1 200 Arbeitern gefördert, für welche am Südufer Wohnungen und Verpflegungsanstalten errichtet worden sind.

Die Kosten, welche für den Werkplatz und dessen Ausstattung aufgewendet sind, belaufen sich auf rund 2 000 000 ℳ. Er enthält die vollständige Einrichtung einer grossen Werkstättenanlage. Zunächst ist eine Prüfungsmaschine für den zu verwendenden Stahl aufgestellt, sodann eine Stahl-Kreissäge zum Schneiden der Stahlplatten; ferner werden grosse hydraulische Pressen verwendet, um den Stahlplatten die für die Rohre erforderliche Form zu geben. Die Stahlplatten haben 3 859 × 1 307 mm Fläche und 28 mm Dicke, und werden für den Biegungsprocess in Gasöfen rothglühend gemacht. Eine besondere Maschine ist zum Biegen der Versteifungswinkel construirt, und ebenso sind Hobel-, Richt- und Bohrmaschiene für die Platten aufgestellt.

Die grossen Druckrohre für die Trägerconsole werden in liegender Stellung aus den gebogenen Stahlplatten zusammengestellt. Sie befinden sich zwischen den oben erwähnten Schienengleisen, auf denen der bewegliche Arbeitsschuppen mit dem Anwachs der Rohrlänge vorrückt. Augenblicklich ist eines der Verbindungsrohre für die Trägerfüsse über den 4 massiven Pfeilern des Consolen-Stützpunktes am Südufer in Arbeit, welches bei 45,4 m Länge 3,65 m Durchmesser und 28 mm Wandstärke erhält.

Der bewegliche Schuppen ist mit Kessel und Dampfmaschine ausgestattet, welche fünf Bohrmaschinen an verschiedenen Stellen des Rohrumfanges in Thätigkeit erhält. Auch die Vernietungen werden mit Maschinen hergestellt. Für die grossen verticalen Rohre des Consolständers über den Steinpfeilern steigt die Rohrlänge auf 104 m, für die Diagonalen des Consolfeldes über der Insel Inchgarvie sogar auf rund 133 m, für welche Länge also der Werkplatz zur Herstellung der Rohre eingerichtet sein muss.

Die Fundirung der 12 kreisförmigen Steinpfeiler von je 13,8 m oberem Durchmesser für die 3 Stützpunkte der Consolträger erfolgt mittelst grosser eiserner Senkcylinder, welche am unteren Ende eine die ganze Basis bedeckende Arbeitskammer für pneumatischen Betrieb beim Niederbringen bis auf den Felsen haben. Jeder der Cylinder hat 18,8 m Durchmesser und 6,1 bis 9,1 m Höhe. Nach vollender Absenkung sollen diese Eisenhüllen mit Beton gefüllt werden.

Ziemlich weit vorgeschritten ist der Bau der Steinpfeiler, welche in beiden Brückenrampen die Parallelträger dieser aufnehmen sollen. In der Nordrampe ist das Endauflager fertig, die 4 Viaductpfeiler und der Auflagerpfeiler für das Ende des nördlichen Consols sind in der Fundirung fertig und sollen zunächst 9,1 m hoch geführt werden. Auf diesen Pfeilerstümpfen werden dann die Träger der Rampe montirt und auf den Pfeilern durch wechselweise Anhebung und Untermauerung nach und nach in die definitive Lage um weitere 30,5 m gehoben. Am Stützpunkte der Consolen am Nordufer ist einer der runden Steinpfeiler bis zur Deckplatten-Unterkante fertig; der obere Theil von 2,45 m Höhe ist in blauen Klinkern gemauert; derselbe enthält das Ankersystem für die Grundplatte des Consolfusses.

Auf der Insel ist die Ruine des alten Schlosses Inchgarvie zu Bureaus und Wohnungen für Arbeiter und Ingenieure ausgebaut, und gleichem Zwecke dient auch eine alte Batterie. An Maschinen ist hier ein Luftcompressor, eine Dampfmaschine, eine elektro-dynamische Maschine und ein hydraulischer Accumulator mit Pumpe aufgestellt. Der Eisencylinder für einen der 4 Steinpfeiler ist fertig vernietet und an Ort und Stelle gebracht.

Auf der Südseite sind ausser dem Endauflager und den 4 Consolstützen 9 Rampenpfeiler zu erbauen, von denen jetzt 6 bis zur Höhe der Vorkopf-Oberkante aufgeführt, für die Aufnahme der Rampenträger vorbereitet sind. Die weitere Hebung der Träger und Aufführung der Pfeiler um 30,5 m erfolgt hier, wie am Nordende. Am 7. Pfeiler werden die Fundamente in einem Fangdamme hergestellt. Die erhebliche Grundfläche der Baugrube erfordert für das Auspumpen nach jeder Fluth, also zwei Mal am Tage, einen Zeitaufwand von je 2⅓ Stunden. Der Fangdamm für den 8. Pfeiler ist gleichfalls errichtet; derselbe ist 35 m lang und 19,2 m breit in zwei Abtheilungen ausgeführt und so dicht, dass nach dem erstmaligen Leerpumpen weitere Pumparbeit nicht erforderlich zu werden scheint.

(Deutsche Bauztg. nach „Iron“.)

Aus dem Deutschen Reich.

Combinirbare Rundreise-Billets.

Die mit dem 20. Mai d. J. in Wirksamkeit getretene Einrichtung der combinirbaren Rundreise-Billets erfreut sich der grössten Anerkennung des Publikums und kann sich jeder, der in der gegenwärtigen Reisesaison die Bahnen benutzt, leicht überzeugen, dass von den neu eingeführten combinirbaren Rundreise-Billets bereits in sehr umfangreicher Weise Gebrauch gemacht wird. Es ist nicht zu verwundern und liegt in der Natur der Verhältnisse, wenn bei einer so durchgreifenden Neuerung, bei der sowohl Publikum wie Bahnverwaltungen erst durch die Praxis lernen müssen, manche Wünsche auftauchen, die vielleicht berechtigt sind, aber nach Lage der Dinge nicht eine sofortige Berücksichtigung erfahren können. Wir halten es für angezeigt, die Mittheilungen der Presse über Wünsche, welche im Publikum laut wurden, zu registriren, um zur Discussion derselben Anlass zu geben. So sagt z. B. der „Actionär“: Soweit wir zu erkennen vermochten, richten sich die Wünsche der Reisenden einmal dahin, dass es in Zukunft gestattet werde, grössere Strecken auf Wunsch auch auf einen Coupon zu durchfahren. Wer heute von Berlin nach München via Bamberg fahren will, hat acht Coupons zu lösen: Berlin-Leipzig, Leipzig-Gössnitz, Gössnitz-Reichenbach i. V., Reichenbach i. V.-Hof, Hof-Bamberg, Bamberg-Nürnberg, Nürnberg-Treuchtlingen und Treuchtlingen-München (C. B.). Das erschwert nicht nur für den unerfahrenen Reisenden die Combination des Billets, sondern belästigt auch unterwegs die Reisenden, wie es auch die Schaffner so in Anspruch nimmt, dass es kaum auf die Dauer durchzuführen sein wird. Wo der gewöhnliche Reisende mit einem Billet auskommt, der Schaffner nur mit einem solchen zu thun hat, muss der Reisende mit combinirten Billets acht Coupons abliefern, der Schaffner an acht Stationen acht Coupons abfordern, controliren und aus dem Buch reissen. Wäre da nicht eine Aenderung wünschenswerth und durchführbar? Zum Andern beklagt man die Bestimmung, dass die combinirbaren Billets eine ununterbrochene Verbindung haben müssen. Ein Reisender will aber z. B. von Berlin nach der Gegend von Saalfeld i. Th. gehen, von dort zu Fuss oder zu Wagen nach Eisenach kommen und erst dort wieder die Bahn benutzen, um nach dem Südrand des Harzes (Nordhausen) zu gelangen, den er wieder zu Fuss oder zu Wagen überschreitet, um endlich vom Nordharz, etwa von Thale mit der Bahn zurück nach Berlin zu eilen. Bei solcher Tour, wie sie im Vergnügungsverkehr gewiss häufig vorkommt, ist aber zur Zeit noch die Benutzung combinirbarer Billets unmöglich, denn man verlangt eben eine ununterbrochene Reihenfolge der Coupons.*) Verschiedene Wünsche dieser Art sind den Directionen bereits vorgelegt; man hat zur Zeit nicht auf dieselben eingehen können. Doch theilt man uns mit, dass von vornherein nach Ablauf des Versuchsjahres Aenderungen beabsichtigt wurden, wie sie die Erfahrung an die Hand geben mag, und es ist keineswegs ausgeschlossen, dass alsdann in mancher Beziehung noch eine Aenderung in den Details der Bestimmungen eintritt.

Scharzfeld-Lauterberg.

Am 10. d. Mts. ward im Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover die 4,1 km lange Theilstrecke Scharzfeld-Lauterberg der Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Scharzfeld nach St. Andreasberg mit der Station Lauterberg für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr dem Betriebe übergeben.

Wabern-Wildungen.

Am 15. d. Mts. ist die Secundärbahn Wabern-Wildungen eröffnet worden.

Frachtcredite im Kohlenverkehr.

Bei den zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Berlin gehörigen Eisenbahn wird ein Frachtcredit mit einmonatlicher Zahlungsfrist für alle entstandenen Frachten, ein solcher mit drei- resp. sechsmonatlicher Zahlungsfrist nur für Frachten aus dem Kohlenverkehr unter folgenden allgemeinen Bedingungen gewährt: Die monatliche Durchschnittssumme der vom Creditnehmer der Eisenbahnverwaltung zugeführten Frachten muss bei Frachtcrediten mit einmonatlicher Zahlungsfrist mindestens 500 ℳ, mit dreimonatlicher mindestens 1 000 ℳ und mit sechsmonatlicher mindestens 3 000 ℳ betragen. Zur Sicherstellung der Bahnverwaltung ist eine Caution in sicheren Werthpapieren resp. Wechseln in bekannter Weise zu hinterlegen. Unter gleichen Bedingungen wird der von der Direction Berlin gewährte drei- resp. sechsmonatliche Frachtcredit auch auf die Frachtantheile der zum Eisenbahndirections-Bezirk Breslau gehörigen Strecken und der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Folge einer der Direction Berlin von den Verwaltungen dieser Bahn ertheilten Ermächtigung ausgedehnt.

*) Die Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten hat für die bevorstehende Generalversammlung des Vereins eine entsprechende Abänderung der Ausführungsbestimmungen beantragt. Die Red.

Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft.

Diese Gesellschaft ist nunmehr in das Handelsregister zu Braunschweig eingetragen. Ueber die Mitglieder des Vorstandes der Gesellschaft (Direction) haben wir bereits in No. 53 unserer Zeitung berichtet. Der Aufsichtsrath ist zusammengesetzt aus dem Geh. Finanzrath a. D. Gravenhorst, dem Lotterievorstand Wolff, beide in Braunschweig, sowie den Bankiers Eltzbacher in Köln und v. Erlanger in Frankfurt a/M. Zum Specialdirector soll angeblich der Bahndirector Schneider in Blankenburg a/H. ausersehen sein. Die Concession wurde der Gesellschaft sowohl von der Preussischen wie der Braunschweigischen Regierung ertheilt und es soll nunmehr schleunigst mit dem Bau der Bahnen von Braunschweig resp. Wolfenbüttel durch das Amt Salder nach Derneburg begonnen werden. Alles Weitere haben wir bereits in No. 51 und 53 unserer Zeitung mitgetheilt.

Die Niederwaldbahn-Gesellschaft

ist nunmehr in das Handelsregister des Berliner Amtsgerichts eingetragen worden. Der Sitz der Gesellschaft ist Berlin. Ihr Zweck ist zunächst der Erwerb der Zahnradbahn-Anlage vom Adlerthurm in Rüdesheim am Rhein nach dem Niederwald, der Erwerb derjenigen Rechte zum Betriebe jener Zahnradbahn, welche von der Commanditgesellschaft Sönderop & Comp. auf die Contrahenten dieses Vertrags übertragen worden sind, der Betrieb der erwähnten Bahn und endlich der Erwerb und die Ausnutzung von Concessionen für andere etwa geeignet erscheinende Berg- und sonstige Bahnen. Das Grundcapital ist auf 1 200 000 *M.* festgesetzt und in 2 400 Actien à 500 *M.* zerlegt.

Altdamm-Colberg.

In der Bilanz für 1883/84 wird die Mehrausgabe beim Bau über das Actiencapital von 6 300 000 *M.* hinaus mit 105 692 *M.* angegeben. Der Erneuerungsfonds figurirt mit 73 850 *M.*, der Reservefonds mit 7 406 *M.*, der Reservebaufonds mit 7 406 *M.* Die Anlagekosten stehen mit 6 405 692 *M.* zu Buch. An Dividende pro 1883 gelangen bekanntlich 4½ pCt. für die Stammprioritäten zur Vertheilung.

Unterelbesche Eisenbahngesellschaft.

Die kürzlich stattgehabte Generalversammlung der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft ertheilte der Verwaltung die Ermächtigung, eine Prioritätsanleihe bis zu 5 000 000 *M.* aufzunehmen behufs Rückzahlung eines gleich hohen Betrages von Actien Lit. A. in Gemässheit des § 5 des Statuts. Nach dem Geschäftsbericht hat die zwischen Cuxhaven und Helgoland während der Badezeit unterhaltene Dampferlinie trotz stärkeren Verkehrs der hohen Kosten wegen ein ungünstiges Ergebniss geliefert. Der Bahnverkehr hat sich gehoben, doch waren die Tarife für Güter gedrückt; die Einnahmen betrugen 753 649 *M.*, die Ausgaben 430 280 *M.*; der Erneuerungsfonds erhielt 77 526 *M.*, der Reservefonds 23 500 *M.*, zur Eisenbahnsteuer sind etwa 5 460 *M.* erforderlich, als Dividende werden auf die Actien Lit. A. 215 000 *M.* vertheilt.

Danziger Speicherbahn.

Diese den Interessen des Danziger Handels, speciell des Getreidegeschäftes, dienende Bahn, welche seit Jahren geplant und die in der bisherigen Pferdebahnanlage nur eine ganz ungenügende Lösung gefunden hat, kommt, wie der „Berl. Act." berichtet, nunmehr nach einem von der Königlichen Ostbahn aufgestellten Projecte als Locomotivbahn zur Durchführung. Die Bauausführung ist Seitens der Danziger Kaufmannschaft den Herren Davy, Donath & Co. in Berlin übertragen, während der Betrieb durch die Königliche Ostbahn geleitet werden soll. Die betr. Concession ist ertheilt, die Betriebseröffnung wird spätestens am 1. October d. J. stattfinden.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Es liegt jetzt das Protocoll der am 26. v. Mts. stattgehabten Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft nebst dem Geschäftsbericht des Ausschusses für das Jahr 1883 vor. In demselben heisst es: In Folge der allgemeinen Verkehrssteigerung, sowohl im Personen- wie im Güterverkehr, haben die Betriebsergebnisse des verflossenen Jahres diejenigen aller Vorjahre übertroffen. Der Personenverkehr, welcher in den ersten drei Wagenclassen zugenommen hat und nur für die vierte Classe eine Abminderung gegen das Vorjahr aufweist, erbrachte incl. der Gepäckbeförderung 1 183 658 *M.* (gegen 1 120 951 *M.* im Vorjahre). Die Einnahmen aus dem Güterverkehr hoben sich ungeachtet des erheblichen Ausfalles im Getreidetransport von 2 551 002 *M.* im Vorjahre auf 2 617 704 *M.*, wobei der in den letzten Jahren stetig zurückgegangene Viehverkehr eine erfreuliche Steigerung aufweist. Hinsichtlich der Betriebsresultate verweisen wir im Uebrigen auf den in No. 53 S. 712 d. Ztg. abgedruckten Auszug aus dem Jahresbericht der Direction. Der Betrieb der Lübeck-Travemünder Bahn für deren Bau nach der nunmehr vorliegenden Schlussabrechnung 854 712 *M.* verausgabt worden sind, weist für den Personenverkehr recht günstige Ergebnisse auf, während der Güterverkehr auf derselben sehr gering geblieben ist; befördert wurden 138 562 Personen, die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr stellte sich auf 71 005 *M.* Der vom Ausschusse wiederholt befürworteten Einführung von Retourbillets im Localverkehr mit mehr als eintägiger Giltigkeit ist die Direction im verflossenen Jahre insoweit nachgekommen, als solche Billets mit zweitägiger Giltigkeit — bei Lösung am Tage vor einem Sonn- oder Festtage mit dreitägiger und bei Lösung am Tage vor Ostern, Pfingsten und Weihnachten mit viertägiger Giltigkeit — im Verkehr zwischen Hamburg und Wandsbeck einerseits und Lübeck und Travemünde andererseits zur Einführung gelangt sind. Die Pensions- und Unterstützungscasse der Beamten, deren Statut auf Grund commissarischer Berathungen des Ausschusses mit der Direction einer Umarbeitung unterzogen worden ist, hatte, zuzüglich des nunmehr statutenmässig festgesetzten Zuschusses der Gesellschaft in Höhe von mindestens 50 pCt. der Beiträge der Mitglieder, eine Einnahme von 53 302 *M.*, welcher eine Ausgabe gegenüber steht von 23 863 *M.*, mithin einen Ueberschuss von 29 439 *M.* Das Vermögen dieser Casse, welches am Schlusse des Jahres 1882 433 686 *M.* betrug, hat sich auf 463 125 *M.* erhöht.

Die Unterwesterwaldbahn.

Die Unterwesterwaldbahn Engers-Limburg, welche den geradesten Weg von der Rheingegend unterhalb Coblenz nach Frankfurt a/M. bildet, ist, wie wir gemeldet haben, am 30. Mai unter allgemeiner Theilnahme der Bevölkerung jener nunmehr dem allgemeinen Verkehr erschlossenen Gegend feierlich eröffnet worden. Wenngleich zunächst täglich nur drei Personenzüge nach jeder Richtung auf dieser für den Secundärbetrieb bestimmten Strecke verkehren und somit von einer durchgehenden Verkehrslinie von Frankfurt nach der Neuwieder Gegend noch kaum die Rede sein kann, so steht doch ausser Zweifel, dass sich auf der neuen Strecke recht bald ein umfangreicher Personen- und Güterverkehr entwickeln wird. Die Linie ist landschaftlich ausserordentlich interessant, nicht weniger aber ist sie in gewerblicher Beziehung von grosser Bedeutung. (Siehe No. 36 S. 468.)

Was die Ausführung der Bahn anbetrifft, so liegt der eingleisige Oberbau auf einer Schicht des aus den Steinbrüchen des Westerwaldes gewonnenen Grauwackenschiefers. Der Oberbau besteht aus eisernen Langschwellen, welche, wie auch die Schienen, nach den für Vollbahnen geltenden Normalien construirt sind. Nur in den Bahnhöfen liegen Querschwellen. Die Wegeübergänge führen sämmtlich in einem grossen Bogen über die Bahn und sind zum grössten Theile ohne Widerlager direct auf den Felsen gebaut. Beim Bahnbau wurden grosse Basaltlager aufgeschlossen, so dass voraussichtlich ausser dem Eisenerz die Pflastersteine ein hervorragendes Transportgut für die neue Strecke werden. Mit Rücksicht auf den zu erwartenden grossen Montanverkehr, welcher allem Anschein nach durch Wiederinbetriebsetzung der bei dem Kloster Dernbach, eine Stunde von Montabaur, gelegenen, sehr bedeutenden Eisensteingruben stark zu vergrössern wäre, hat man auf allen Bahnhöfen besonders grosse Ladebühnen eingerichtet.

Die Fahrt auf der neuen Linie ist eine sehr angenehme, die geringe Zuggeschwindigkeit begünstigt den Genuss der grossen landschaftlichen Schönheiten der Strecke. Die Linie Limburg-Engers (53,9 km) durchfährt man in 2 Stunden 25 Minuten. Die Linie Altenkirchen-Engers (61,1 km) in 2 Stunden 50 Minuten. Von Frankfurt aus hat nun die Benutzung der Linie Frankfurt-Limburg der Hessischen Ludwigsbahn bequemen Anschluss bei den Zügen, welche um 7,10 Uhr Vormittags und 2,22 Uhr Nachmittags von Frankfurt (Ostbahnhof) abgehen. Man trifft alsdann um 12,33 Uhr bezw. 8,30 Uhr Nachmittags in Engers ein. In umgekehrter Richtung fährt man von Engers 3,7 Uhr oder 10,10 Uhr Vormittags ab und trifft in Frankfurt 10,28 Uhr Vormittags bezw. 5,8 Uhr Nachmittags ein. Die neue Bahn wird ohne Zweifel von grossem wirthschaftlichen Werthe für den ganzen Unterwesterwald sein, aber auch der Tourist kann sich freuen, dass nun die Postverbindung Coblenz-Montabaur durch eine an landschaftlichen Schönheiten so reiche Bahnstrecke ersetzt und der Besuch des Westerwaldes erleichtert ist.

Das Project der Kerkerthal-Eisenbahn.

Ueber das Project der Kerkerthal-Eisenbahn, dessen wir in No. 40 und 49 unserer Zeitung kurz gedachten, entnehmen wir der „Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau" folgende nähere Mittheilung:

Hauptzweck des Unternehmens ist, den vielen Erz- und Phosphorit-Gruben im dortigen Reviere, welche jetzt wegen Mangels einer Strasse in ihrem naturgemässen Abfuhrweg durch das Kerkerthal entweder gar nicht oder in nur schwachem Betriebe sind, und durch die grossen Fuhrwerkskosten nach Weilburg und Kerkerbach zu sehr gedrückt werden, ein billigeres und zu jeder Jahreszeit disponibles Transportmittel zu verschaffen, während die sehr bedeutende Kalkindustrie in Steeden und die Phosphoritwäschen und Braunsteinaufbereitungen an der Lahn zwischen Steeden und Dehrn ebenfalls eines besseren Transportmittels dringend bedürftig sind. Da der Personenverkehr nicht erheblich

werden kann, werden die dazu nothwendigen Einrichtungen in einfachster Weise getroffen, indem zwischen Kerkerbach und Station Runkel Extra-Züge auf der Lahnbahn zur Weiterbeförderung in Aussicht gestellt sind.

Die Bahn hat beinahe 17 km Länge von Dehrn bis Heckholzhausen und hat ihren Anschluss an die jetzige Güterladestelle Kerkerbach der Nassauischen Staatsbahn. Sie hat zwischen beiden Endpunkten noch der Reihe nach die Stationen Steeden, Kerkerbach, Hofen, Eschenau, Christianshütte und Schupbach-Finstermühle. Durchweg wird das Geleise in Meterweite verlegt, jedoch bekommt die untere Strecke Dehrn-Kerkerbach, mit einer Länge von beinahe 4 km, eine dritte Schiene, so dass dort ausserdem ein normalspuriges Geleise verlegt wird. Diese untere Strecke wird auch directen Anschluss mit den Gleisen der Staatsbahn bekommen. Da auf der oberen, ausschliessich schmalspurigen Strecke Kerkerbach-Heckholzhausen der Güterverkehr weitaus vorwiegend in abführender Richtung zu erwarten ist, wird über dem Geleise der Staatsbahn ein erhöhtes Sturzgerüst behufs Abstürzung der Erze errichtet. Durch jene Einrichtung wird es möglich sein den Transport auf der ganzen Bahn mittelst schmalspuriger Locomotiven auszuführen, ausserdem die aus dem Kerkerthal kommenden Phosphorite und Braunsteine ohne Umladung auf die an der Lahn belegenen Wäschen und Aufbereitungen zu führen, umgekehrt aber auch hier die aufbereiteten Erze, sowie in Steeden den gebrannten Kalk direct in normalspurigen Wagen zu verladen und der Lahnbahn zum weiteren Transporte zu übergeben.

Die Verbindung zwischen dem schmalspurigen und dem normalspurigen Rollmaterial wird durch eigens dazu construirte Zwischenwagen mit entsprechenden Kupplungs- und Buffer-Einrichtungen stattfinden.

Die localen Verhältnisse auf Bahnhof Kerkerbach bedingen die Ausführung und Inbetriebnahme der unteren Strecke, bevor der Anschluss der schmalspurigen oberen Strecke dort ausgeführt werden kann. Der Bau der erstgenannten wird somit zuerst, und zwar sobald irgendwie möglich in Angriff genommen werden.

Die Concessions-Bedingungen gestatten für die ganze Bahn eine Baufrist von zwei Jahren.

Die schmale Spurweite der oberen Strecke wird durch die Terrain-Verhältnisse des stellenweise sehr engen Kerkerthales unbedingt erfordert.

Entwickelung des Strassenbahnwesens.

Nach einer Zusammenstellung in der „Zeitschrift für Local- und Strassenbahnwesen" bestanden Ende 1883 in Deutschland 48 städtische Strassenbahnen mit einer Gleislänge von 903 km und einem Anlagecapital von rund 100 Millionen Mark. Auf diesem Netze wurden im Jahre 1883 ca. 170 Millionen Menschen gefahren, davon in Berlin allein 70 Millionen. Zur Bewältigung des Verkehrs dienten 8 100 Pferde, 73 Locomotiven und 2 125 Wagen. Dampfbetrieb giebt es in Hamburg, Strassburg, Dortmund, München, Karlsruhe, Cassel und Crefeld und zwar in den letzteren beiden Städten ausschliesslich, ohne Verwendung von Pferden. Die Rentabilität der Strassenbahnen ist zumeist gut; es zahlten im vergangenen Jahre die Grosse Berliner Pferdebahn 9¾ pCt. Dividende, Magdeburg 10, Frankfurt a/M. 7⅓, Dresden 7, Breslau 6½, München, Leipzig und Königsberg 6, Elberfeld-Barmen 5½ und Köln 5 pCt. Interessant ist eine vergleichende Statistik des Englischen und des Deutschen Strassenbahnwesens. Es betrug in 1883: die Gleislänge der Strassenbahnen in Deutschland 903, in England 1 080 km, die Anzahl der Pferde in Deutschland 8 100, in England 20 122, der Locomotiven in Deutschland 73, in England 117, der Wagen in Deutschland 2 125, in England 2 819, der beförderten Personen in Deutschland 170 Millionen, in England 295¾ Millionen. In England zeigen sich also pro Pferd und Jahr 14 697, in Deutschland aber 20 987 beförderte Personen, was eine Mehrleistung von nahezu 50 pCt. für das Pferd in Deutschland ergiebt. Ferner zeigt die relativ grosse Zahl der Deutschen Wagen und die geringere Zahl der Pferde gegenüber den Englischen Strassenbahnen, dass in Deutschland einspänniger Betrieb vorherrscht; andererseits erfordern aber die Deutschen Bahnen auch einen grösseren Wagenpark zur Führung des Massenverkehrs an Sonn- und Feiertagen, welcher in England bekanntlich fehlt. Vorstehende Mittheilungen beziehen sich nur auf Strassenbahnen (Tramways) im Innern der Städte und deren nächster Umgegend, während die ebenfalls vielfach Strassenzüge benutzenden Local- oder Secundärbahnen mit gemischtem Verkehr nicht berücksichtigt sind.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Dem Geschäftsberichte für das Jahr 1883 wird Folgendes entnommen:

Es sind Personen befördert: in der I. Wagenclasse 563 (1882 = 527), in II. Wagenclasse tour 15 459 (1882 = 15 119), retour und Rundreise 24 494 (1882 = 22 908), in III. Wagenclasse tour 153 978 (1882 = 151 231), retour und Rundreise 241 608 (1882 = 225 556), Militärs 15 755 (1882 = 16 196), insgesammt 451 857 (1882 = 431 537). Die Einnahme dafür hat betragen: aus der I. Wagenclasse 1 760 ℳ (1882 = 1 742 ℳ), aus der II. Wagenclasse 62 518 ℳ (1882 = 60 868 ℳ), aus der III. Wagenclasse 297 608 ℳ (1882 = 285 063 ℳ), für Militärs 8 304 ℳ (1882 = 9 196 ℳ), zusammen 370 190 ℳ (1882 = 356 869 ℳ). Auf den Localverkehr entfallen: 412 661 Reisende (1882 = 395 696) mit 316 648 ℳ oder 85,54 pCt.; auf directe Verkehre 39 196 Reisende (1882 = 35 841) mit 53 542 ℳ (1882 = 53 520 ℳ) oder 14,46 pCt. Die erhebliche Steigerung des Localverkehrs ist zum Theil der bei Gelegenheit des 400jährigen Luther-Jubiläums in Erfurt hervorgetretenen starken Frequenz zuzuschreiben.

Der Güterverkehr ergab folgendes Resultat: Eilgut 3 091 t (1882 = 1 775 t) Fracht 21 755 ℳ (1882 = 17 021 ℳ), Stückgut 21 605 t (1882 = 23 458 t) Fracht 159 295 ℳ (1882 = 173 345 ℳ), Allgemeine Wagenladungsclasse A 1 3 480 t (1882 = 4 250 t) Fracht 20 539 ℳ (1882 = 25 174 ℳ), Wagenladungsclasse B 4 094 t (1882 = 4 596 t) Fracht 21 917 ℳ (1882 = 24 732 ℳ), Specialtarif A 2 13 385 t (1882 = 12 145 t) Fracht 36 949 ℳ (1882 = 33 861 ℳ), Specialtarif I 53 821 t (1882 = 41 940 t) Fracht 129 790 ℳ (1882 = 101 131 ℳ), Specialtarif II 8 806 t (1882 = 9 391 t) Fracht 19 743 ℳ (1882 = 19 143 ℳ), Specialtarif III 178 463 t (1882 = 95 432 t) Fracht 267 263 ℳ (1882 = 151 442 ℳ), Ausnahmetarife 69 662 t (1882 = 117 793 t) Fracht 119 178 ℳ (1882 = 190 630 ℳ), Postgut 5 443 ℳ (1882 = 5 244 ℳ), Militärgut 600 ℳ (1882 = 1 449 ℳ), Vieh 6 443 t (1882 = 6 157 t) Fracht 31 145 ℳ (1882 = 28 224 ℳ), insgesammt incl. frachtpflichtigem Dienstgut 362 957 t (1882 = 317 527 t) und Fracht 833 617 ℳ (1882 = 771 693 ℳ).

Vom Gütertransport kommen: a) auf den Localverkehr 47 629 t (1882 = 46 790 t) und 151 501 ℳ (1882 = 149 892 ℳ) oder 18,17 pCt. (1882 = 19,42 pCt.), b) auf die directen Verkehre 302 296 t (1882 = 258 417 t) und 656 781 ℳ (1882 = 589 700 ℳ) oder 78,79 pCt. (1882 = 76,42 pCt.), c) auf den Durchgangsverkehr 13 032 t (1882 = 12 320 t) und 25 335 ℳ (1882 = 32 101 ℳ) oder 3,04 pCt. (1882 = 4,16 pCt.).

Das Plus im Güterverkehr wird auf einen allgemeinen Verkehrsaufschwung im Bereiche der Bahn und auf die Zufuhr der am 20. November eröffneten Secundärbahn Hohenebra-Ebeleben zurückgeführt. Dabei wird der Befürchtung Ausdruck gegeben, dass die Seitens der Staatsbahnbezirke in Frankfurt a/M. und Hannover bezüglich der Instradirung des Concurrenzverkehrs gestellten schärferen Forderungen eine erhebliche Verminderung des Durchgangsverkehrs herbeiführen werden.

Der Direction erscheint diese beabsichtigte weitgehende Concurrenzaufnahme der qu. Staatsbahnen, den wirthschaftlich Schwächeren gegenüber, weder berechtigt, noch den wohlwollenden Absichten entsprechend, welchen der Königlich Preussische Staat bei den mit den Thüringischen Staaten abgeschlossenen Kaufverträgen Ausdruck gegeben habe, d. h. den kleinen Thüringischen Bahnen jede billige Rücksichtnahme und Förderung allgemeiner Verkehrsinteressen zu Theil werden zu lassen.

Nach Abrechnung der dem Erneuerungsfonds zugeflossenen Erträge aus Veräusserungen von 79 190,40 ℳ ergiebt sich eine reine Betriebseinnahme von 1 389 079,93 ℳ (1882 = 1 281 488,54 ℳ), d. s. pro Kilometer der Betriebslänge 10 710,69 ℳ (1882 = 9 882,09 ℳ). Verausgabt sind, nach Absetzung der aus dem Erneuerungs- und Reservefonds bestrittenen Beträge von 194 106,66 ℳ: a) für die allgemeine Verwaltung 104 628,29 ℳ, b) für die Bahnverwaltung 195 738,95 ℳ, c) für die Transportverwaltung 482 361,85 ℳ, zusammen 782 369,09 ℳ (1882 = 764 984,51 ℳ). Danach stellt sich die Ausgabe auf 56,32 pCt. der Einnahme (1882 auf 59,69 pCt.).

Nach der Betriebsrechnung beziffern sich die Gesammteinnahmen auf 1 468 270,33 ℳ, die Ausgaben auf 976 475,75 ℳ, daher der Ueberschuss auf 491 794,58 ℳ. Davon gehen ab: zu statutenmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds: a) Regelmässige Rücklagen 121 252,96 ℳ, b) Erlös für das ausrangirte Betriebsmaterial 79 190,40 ℳ, zusammen 200 443,36 ℳ resp. nach Absetzung der in den Ausgabetiteln V und VI bereits verrechneten Beträge von 191 924,72 ℳ = 8 518,64 ℳ. Dagegen treten hinzu: Zuschuss aus dem Reservefonds von insgesammt 7 637,60 ℳ. Hiernach verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 490 913,54 ℳ. Derselbe wird wie folgt verwendet: zur Verzinsung der Prioritäten 195 888 ℳ, zur Amortisation derselben 25 600 ℳ, zu Tantièmen 9 429,99 ℳ, zur Staats-Eisenbahnsteuer 6 499,89 ℳ, zu Dividenden der Prioritäts-Stammactien 225 000 ℳ, zu Rücklagen behufs Befriedigung rückständiger Dividendenscheine 28 495,76 ℳ.

Russische Correspondenz.

Sibirische Bahn.

In der vergangenen Woche wurde im Communicationsministerium durch eine Specialcommission die Frage von der Richtung der Sibirischen Bahn von Neuem berathen. Der Minister Viceadmiral Possiet präsidirte selbst; Mitglieder waren der Präsident des technischen Inspectionscomités, Tourawsky, und die Vertreter der 3 Ministerien, der Finanzen, des Krieges und der Reichsdomänen. Obgleich diese Commission zu einem end-

giltig entscheidenden Resultate zwar nicht gekommen ist, so herrscht doch in Regierungskreisen allgemein die Ueberzeugung, dass die Richtung Ssamara, Ufa, Slatoust für die Bahn gewählt werden wird. Für die Strecke Ssamara-Ufa, 460 Werst, wurden der Commission sogar schon detaillirte Voruntersuchungen vorgelegt. Die Unkosten des Baues dieser Strecke sind auf 23 000 000 Rubel berechnet worden, also 50 000 Rubel die Werst. Die zum Transport zu erwartende Gütermenge von Ssamara nach Ufa wie retour soll mit Ueberschuss sowohl den Bau als den Betrieb bezahlt machen. Darum sagt man, selbst wenn eine andere Richtung für die Hauptsibirische Bahn gewählt werden würde, so würde die Bahn von Ssamara nach Ufa doch ausserdem zu Stande kommen. Den Bau will das Ministerium selbst leiten und denselben keinen Concessionären in die Hände geben. Von Ufa nach Tschjeljabinsk und Troitzk sind auch durch Regierungsingenieure bereits Voruntersuchungen gemacht, aber noch nicht bearbeitet. Die von der Commission bevorzugte Richtung Ssamara-Ufa-Slatoust soll am besten den Handelsbeziehungen mit Mittelasien entsprechen. Ausserdem ist dieser Weg kürzer als die andern und in technischer Beziehung leichter auszuführen. Die beiden andern Richtungen: 1. Irbit-Wjätka-Perm-Jaroslawl und 2. Jekaterinenburg-Perm-Kasan-Nischni werden beide als unvortheilhaft bezeichnet: die erste, weil die von der Bahn durchschnittenen Ländereien unfruchtbare Gefilde sind, welche der Bahn keinen Transport abwerfen werden, und die zweite, weil sie schiffbaren Flüssen fast parallel läuft, welche der Bahn zur Sommerzeit eine bedeutende Concurrenz machen würden. — Im Ministerium liegen seit Ende des vorigen Jahres 2 Eingaben um den Bau der Bahnen Murom-Pensa und Murom-Ssysran ohne Entscheidung. Welcher von diesen beiden Richtungen aus Murom man nun den Vorzug geben wird, muss von der Wahl der projectirten Sibirischen Bahn abhängen; wird die nördliche Kasan-Nischni gewählt, so dürfte man sich mit der kürzesten Verbindung Murom-Pensa begnügen; wird dagegen die südliche gewählt, über Ssamara, so gilt's für Murom jede 10 Werst Sibirien näher zu sein, und dann würde man offenbar Murom-Ssysran den Vorzug geben.

Eisenbahneinnahmen.

Im ersten Quartal dieses Jahres sind von den Russischen Eisenbahnen bei einer Frequenz von 6 544 751 Passagieren (gegen 6 181 192 im Vorjahre) 309 540 Militärpersonen (gegen 316 818 im Vorjahre), 2 142 986 Pud Eilgütern (gegen 1 733 745 Pud im Vorjahre) und 677 753 093 Pud gewöhnlichen Frachtgütern (gegen 610 763 552 Pud im Vorjahre) insgesammt vereinnahmt worden $55^1/_4$ Millionen Rubel, was einem mittleren Werstertrag von 2 486 Rubel gleichkommt und gegen die entsprechende Zeit des Vorjahres eine Mehreinnahme von 7,29 pCt. repräsentirt.

Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahngesellschaft.

Wie bereits gemeldet, ist die eiserne Brücke über den Weichselstrom bei Iwangorod, die im October fertig sein sollte, dem Hochwasser zum Opfer gefallen. Die Warschauer Fabrikanten Lilpop, Rau und Löwenstein hatten die Ausführung übernommen. Man hatte eine provisorische hölzerne Brücke angelegt, welche während des Baues zum Hinüberschaffen des Materials, sowie der eisernen Verbindungen für die neue Brücke dienen sollte. Die Locomotiven der Dombrowabahn fuhren schon an beiden Seiten bis an die Brückenköpfe. Die Brücke sollte auf 5 Pfeilern ruhen und die ersten beiden waren schon durch Eisenwerk verbunden; rings um die anderen Pfeiler befanden sich noch die Gerüste. Gegen tausend Arbeiter waren am Bau beschäftigt, da man sich beeilte, einen Theil fertig zu stellen, bevor das alljährliche Hochwasser einträfe. Am 5. Juli stieg das Wasser ganz plötzlich und der weisse Schaum, der die schmutzig gelben Wellen krönte, verkündete die Gefahr. Es kamen die Dampfer „Plotzk" und „Konstantin". Dieselben waren nach Kräften bemüht, die Gefahr abzuwenden; jedoch menschliche Hilfe vermochte Nichts gegen die Macht des aufgeregten Elements. Das Wasser schleuderte riesige Holzblöcke mit furchtbarer Gewalt gegen das noch nicht verfestigte Eisenwerk und bald war die Interimsbrücke fortgeschwemmt. Am selben Tage Nachmittags um 2 Uhr 30 Min. fiel mit fürchterlichem Gepolter der letzte Rest des stolzen Baues, zu dem schon 40 000 Pud Eisen verbraucht waren, ins Wasser und begrub gleichzeitig in den Wellen die Aussicht auf eine baldige Eröffnung der Bahn. Der angerichtete Schaden beträgt nahezu 400 000 Rubel.

Die Verstaatlichung der Libau-Romnyer Bahn

ist, wie der „N. B.-Z." berichtet wird, von der Actiengesellschaft und von der Russischen Regierung im Princip beschlossen. Die Unterhandlungen bezüglich Preisfestsetzung werden in nächster Zeit perfect.

Ein grosser Theil der Eisenbahnactien derselben befindet sich bekanntlich in den Händen einer internationalen Gruppe (Petersburger Discontobank, S. Bleichröder und Genossen), welche dieselben zu gelegener Zeit an der Berliner Börse einzuführen beabsichtigt. In Folge dessen sind die Verhältnisse des Unternehmens auch für Deutsche Finanzkreise von Interesse. Ueber die Finanzlage der Libau-Romnyer Eisenbahn wird der „Magd. Ztg." nun aus St. Petersburg geschrieben: Der Abschluss für das Jahr 1883 ergiebt folgende Zahlen:

	Romnyer Abtheilung R.	Libauer Abtheilung R.	Zusammen R.
Einnahmen . . .	7 307 367	3 031 117	10 338 484
Betriebskosten . .	4 073 728	2 761 777	6 835 505
Ueberschuss . . .	3 233 639	269 339	3 502 978

Von dem Ueberschuss der Romnyer Abtheilung von 3 233 639 R. gehen ab: zur Verzinsung und Tilgung des ursprünglichen Obligationscapitals dieser Abtheilung in Höhe von 23 510 109 R. Metall 1 963 320 R., zur Bildung des Reservecapitals 161 682 R., zusammen 2 125 002 R., so dass verbleiben 1 108 637 R. Nachdem davon die Beamten 75 000 R. erhalten haben, sollte vom Ueberschuss (1 033 637 R.) die Hälfte den Actionären mit 516 818 R. und die andere Hälfte mit 516 819 R. dem Staat zur Rückerstattung eines Theiles der Vorschüsse zufallen. Die den Actionären zukommenden 516 818 R. würden ca. 9 R. pro Actie (à 125 R. Metall) ausmachen. Gegen diese Vertheilung wurde jedoch regierungsseitig Einspruch erhoben, weil nicht nur das ursprügliche Obligationscapital, sondern auch das für die Romnyer Strecke vom Staat zu übernehmende Ergänzungs-Anleihecapital zu verzinsen sei. Alsdann wären von dem Ueberschusse noch folgende Summen zu verzinsen: 1. Die aus dem eröffneten Credit von 6 682 000 R. bereits verausgabten 5 883 325 R., von denen laut Beschluss des Wegecommunicationsministeriums 60 pCt. auf die Romnyer Abtheilung entfallen 3 529 995 R. 2. Für den Erwerb der dem Staat verpfändet gewesenen Actien, die den Erben Mecks ausgeliefert wurden, 3 511 401 R. 3. Aus dem im Jahre 1883 erhaltenen Vorschuss 60 pCt. 7 641 396 R. Zur Verzinsung dieses Capitals mit 6 pCt. sind 458 483 R. erforderlich, so dass von dem seitens der Direction ermittelten Reingewinne von 1 033 637 R. nur 575 153 R. verbleiben würden, wovon die eine Hälfte mit 287 576 R. als Dividende den Actionären zukäme, während die andere Hälfte auf den Staat entfallen würde. Diesen Einspruch findet die Verwaltung nicht im Einklang mit dem Erlass des Ministercomités vom 11. Januar 1880, auch nicht mit dem Statutparagraphen, der von der Vertheilung der Reineinnahmen handelt. Sie ist deswegen bei dem Finanzminister vorstellig geworden, und letzterer hat vorgeschlagen, die oben verzeichnete Summe von 458 483 R. vorläufig abzuziehen und den Reingewinn für das verflossene Jahr mit 575 152 R. anzunehmen, davon die Hälfte mit 287 576 R. an den Staat abzuzahlen, die restliche, auf die Actionäre entfallende Summe von 287 576 R. aber vorläufig nicht zu vertheilen, sondern die Dividende erst nach vollständiger Erledigung der Sache auszuzahlen. Dieser Vorschlag ist von der Generalversammlung genehmigt worden. Im Statut wird über die Vertheilung des Ueberschusses bestimmt, dass die Rechnungsführung der Romnyer und der Libauer Abtheilung drei Jahre nach Ablauf der für die Vollendung der Arbeiten im Libauer Hafen bestimmten Zeit verschmolzen werden soll. — Da dieser Termin auf den 28. Februar 1884 festgestellt war, hätte die Verschmelzung der Rechnungen am 1. März 1887 stattzufinden. Verwaltungsseitig wird nun aber geltend gemacht, dass der Ausbau des Libauer Hafens noch keineswegs zum Abschlusse gebracht sei. Man habe s. Z. die beiden Eisenbahngesellschaften Landworowo-Romny und Libau nur unter der Bedingung verschmolzen, dass der Ausbau des Libauer Hafens sogleich in Angriff genommen und zum 28. Februar 1884 vollendet werde. Da ohne diesen Hafenausbau die Libauer Strecke nicht ertragsfähig werden könne, so wird die Verwaltung ihr Vollmacht zu geben sich an das Finanzministerium wenden, um den Termin für die Verschmelzung der Buchführung beider Linien nach Massgabe des Ausbaues der Libauer Hafenanlagen hinauszuschieben.

Rechtsverhältniss des Ufereigenthümers zum Fischereiberechtigten.

v. O. Eine gegen den Königl. Bayerischen Eisenbahnfiscus gerichtete Klage stützt sich auf die Behauptung, dass bei Anlage der Bahn die Bahnbauleitung auf einer längeren Strecke an dem Ufer des Rottflusses, woselbst dem Kläger das Fischrecht zustehe, einen Steindamm aufgeführt, hierdurch den Flusslauf beschleunigt, die früher vorhandenen Einbuchtungen beseitigt und solchergestalt die an dieser Stelle vorhandenen guten Brut- und Zuchtplätze beseitigt und den Ertrag der Fischerei vermindert habe. Bei der mündlichen Verhandlung der Sache, nachdem der beklagte Fiscus die Klage beantwortet hatte, ist vom Kläger weiter behauptet worden, dass beim Bahnbau in der ganzen Strecke dieses Baues bis in die Mitte des Flussbettes hinein eine solche Menge grosser Steine eingeworfen worden sei, dass er auf dieser Strecke das Fischrecht nicht mehr ausüben könne. — Durch das Berufungsgericht ist diese Klage als nicht begründet abgewiesen worden aus folgenden Gründen: „Entscheidend

(Fortsetzung auf S. 741).

ist die Frage, ob die schädigende Unternehmung einen rechtswidrigen Eingriff in die Berechtigung des Klägers bildet. Diese Frage ist mit Recht verneint worden. Die Anlage des Steindammes ist unbestritten von dem Beklagten auf eigenem Grund und Boden ausgeführt worden. Der Eigenthümer ist regelmässig zu jeder Disposition mit dem Seinigen nach Belieben befugt, der Nachbar kann nur verlangen, dass durch derartige Dispositionen nicht eine Abführung (immissio) auf sein Grundstück stattfindet, deren Abwehr ihm die Gesetze gestatten. Auch der Fischereiberechtigte kann sohin Dispositionen des Ufereigenthümers nicht hindern, sofern der bemerkte Fall nicht gegeben ist. Diese durch das gemeine Recht statuirte Regel trifft mit den Bestimmungen des Bayer. Gesetzes, den Uferschutz betr., zusammen.“ (Erk. des Bayer. obersten Landesgerichts vom 12. October 1883; Seuffert Archiv. N. F. Bd. IX. S. 138 ff.)

Literatur.

— st. — **Das Eisenbahn-Empfangsgebäude** nach seinen praktischen Anforderungen und seiner künstlerischen Bedeutung von Eb. Wulff, Regierungsbaumeister, vormals Vorsteher der Hochbau-Abtheilung der Rheinischen Eisenbahn. Mit 8 photolithographischen Tafeln und 10 Holzstichen. 2. wohlfeile Ausgabe. Leipzig, Karl Scholtze 1884.

Die Bahnhofsgebäude waren in den letzten Jahren vielfachen Angriffen von Seite Deutscher, namentlich Preussischer Abgeordneten ausgesetzt. Der Verfasser vorliegenden Werkes hält einen Theil dieser Angriffe für gerecht und giebt zu, dass es um das Hochbauwesen der Eisenbahnen durchaus nicht so bestellt sei, wie es sein sollte; es müsse daher hier eine Reformation angestrebt werden, zu welcher er durch sein Buch beitragen will.

Der 1. Abschnitt desselben befasst sich mit der Stilfrage, der Stellung der Architecten beim Eisenbahnbau, der Organisation der dortigen Hochbauabtheilungen, der Ausbildung der Baubeamten etc. Im 2. Abschnitt wird der Zusammenhang zwischen der architectonischen Ausbildung der Empfangsgebäude und ihren praktischen Zwecken nachgewiesen. Es ist das am häufigsten vorkommende Gebäude von Zwischenstationen gewählt und sind für dieses die praktischen Anforderungen bei Gestaltung der einzelnen Räume und deren zweckentsprechende Gruppirung und Aneinanderreihung entwickelt. Dabei wird die Lösung des Problems verfolgt, „schön und billig“ zu bauen. Die Schönheit soll erzielt werden durch möglichste Durchbildung des baulichen, auf Zweckmässigkeit gegründeten Organismus, womit sich eine charaktervolle Gruppirung und möglichste Prononcirung der Einzeltheile ergiebt; die Billigkeit durch Verwendung des zunächst liegenden oder heimischen Materials. Im 3. Abschnitt wird eine Anzahl von ausgeführten Empfangsgebäuden der näheren Betrachtung unterzogen und in Bezug auf die vorher aufgestellten Grundsätze untersucht.

Der Verfasser tritt für seine Sache in energischer und begeisterter Weise ein, wodurch das Buch sehr anregend wirkt und da es gewiss auch viel Beherzigenswerthes enthält, so dürfte es zahlreichen unserer Leser Interesse gewähren. Die Zeichnungen sind sehr sauber ausgeführt, wenn auch etwas bunt durcheinander gewürfelt und von sehr verschiedenem Massstabe, welche Mängel aber in der Vorrede aus mehrfachen Gründen entschuldigt werden. Die vorliegende 2. Ausgabe kostet nur 6 ℳ, während für die 1. ein Preis von 10 ℳ normirt war.

Miscellen.

Ueberbrückung des St. Lawrence.

Der Plan der Ueberbrückung des St. Lawrence bei Quebeck ist jetzt fertig gestellt. Die Brücke wird nach dem Consolensystem ausgeführt, ihre Gesammtlänge von Ufer zu Ufer beträgt 3 100 Fuss. Die Mittelöffnung von 1 400 Fuss Weite besteht aus den beiden Consolen à 550 Fuss Länge und einem Mittelstück von 300 Fuss lichter Weite. („Engineering“ v. 9/5. 84.)

Eigenthum an Plänen und Projecten.

Nach der Entscheidung des Tribunals von Nevlor vom 4/2. 84 verbleiben die im Auftrage eines Dritten hergestellten Pläne und Projecte im Eigenthum des Aufstellers und Architecten in der Art, dass er sie ohne Erlaubniss des Bauherrn ausstellen kann. („Genie Civil“ v. 21/6. 84.)

Sandy Hook Bar.

Commander Taylor von der Flotte der Vereinigten Staaten berichtet officiell, dass die Sandy Hook Bank nicht genug Wasser habe, um Transatlantische Dampfschiffe I. Classe ungehindert passiren zu lassen: das Wasser ist von 25 Fuss auf 23 Fuss gesunken. Mr. Taylor empfiehlt, den Canal mindestens 27 Fuss tief zu baggern. Eine Petition, die von allen Schiffsversicherungs-Gesellschaften, den Dampfboot-Compagnien, den Eisenbahn-Verwaltungen und Kohlenzechen-Verbänden unterschrieben ist, wird dem Abgeordnetenhause eingereicht, worin der Kriegsminister gebeten wird, den Gidney Canal um 5 Fuss zu vertiefen und auf 500 Fuss zu verbreitern. Die Bausumme soll 1 000 000 D. nicht überschreiten, die Hälfte dieses Betrages wird nach Vollendung der Arbeiten und der Rest gezahlt, wenn die gesammte Anlage 6 Monate sich bewährt und keine aus schlechter Ausführung resultirende Mängel gezeigt hat. („Engineering“ v. 20/6. 84.)

Bevölkerungszunahme der grossen Weltstädte.

Im Jahre 1789 betrug die Bevölkerung von Paris 650 000 Personen, nur eine Stadt in Frankreich, Lyon, hatte derzeit deren mehr wie 100 000. Lille, heute mit 170 000 Einwohnern, und St. Etienne, heute mit 126 000 Einwohnern, zählten derzeit nur 130 000 resp. 9 000 Einwohner. Die Bevölkerungsziffer von London war unter 1 000 000.

Vom Jahre 1836 datirt das enorme Wachsen der Personenzahl der grossen Städte und Verkehrscentren. Derzeit betrug die Bevölkerung von Paris erst 900 000 Personen, die von London 1 500 000, die von Bordeaux 99 000 und die von Lyon und Marseille je 150 000, Berlin hatte 240 000 und Wien 300 000 Einwohner.

Newyork wuchs vom Jahre 1830 von 270 000 Einwohnern bis zum Jahre 1880 auf 1 206 600, Brooklyn von 20 000 auf 556 000, St. Louis von 100 000 auf 350 000 und Philadelphia von 190 000 auf 847 000.

Im Jahre 1882 gab es in Europa 4 Städte mit mehr wie 1 000 000 Einwohnern: London mit 3 832 440, Paris mit 2 225 910, Berlin mit 1 222 500 und Wien mit 1 103 110 Personen.

Dann folgt St. Petersburg mit 876 000, Moskau und Constantinopel mit je 600 000, Neapel und Manchester mit je mehr wie 400 000 Einwohnern. Endlich 10 Städte mit je mehr wie 300 000 Einwohnern: Lyon, Birmingham, Marseille, Madrid, Budapest, Amsterdam, Warschau, Dublin und Rom.

15 fernere Städte Europas haben jede mehr wie 200 000 Einwohner. („Genie Civil“ v. 21/6. 84.)

III. Submissionen.

Submission. Die Lieferung von
10 Tenderlocomotiven für Vollbahnen,
3 Tenderlocomotiven für Nebenbahnen
und

5 Personenzuglocomotiven mit Tendern sowie verschiedenen completen Locomotivradsätzen
soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Offerten sind mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Locomotiven“ versehen bis zum Submissionstermine am **Sonnabend, den 26. Juli d. J., Vormittags 12 Uhr** versiegelt und portofrei an das diesseitige maschinentechnische Bureau hierselbst einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen liegen im vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus, auch werden Copieen derselben gegen Einsendung von 3 *M.* Copialien unfrankirt abgegeben.

Breslau, den 10. Juli 1884. (1689)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 56. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs'
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. Juli 1884.

Zur Eisenbahn- und Bevölkerungsstatistik der Deutschen Städte für die Periode 1867 bis 1880.

(Bearbeitet vom Kaiserlichen Statistischen Amt.)

Bereits im Jahre 1878 ist für die Periode 1867—1875 der Versuch gemacht worden, einen Beitrag zur Erkenntniss der Wirkungen der Eisenbahnen auf die Anhäufung der Bevölkerung bezw. ihre örtliche Verschiebung zu geben. Inzwischen ist gemäss der Volkszählung am 1. December 1880 weiteres Material für 5 Jahre hinzugetreten.

Das Material in der vorliegenden Arbeit ist auf diejenigen Orte ausgedehnt, die in der Periode 1875—1880 durch Wachsthum oder Zusammenlegung mit anderen Wohnplätzen die Einwohnerzahl von mindestens 2 000 erreicht hatten und damit in die Kategorie der Städte eingetreten waren.

Der beschränkte Raum gestattet uns nur, Einzelnes aus den sehr umfangreichen Ermittelungen herauszugreifen.

Die Anzahl der in Betracht kommenden Orte beläuft sich auf 2 732 (1875 auf 2 528).

Die Städte (Orte mit 2 000 Einwohnern) des Deutschen Reichs zerfielen nach ihrer Bevölkerung am 1. December 1880: a) in 14 Grossstädte von 100 000 und mehr Einwohnern, b) in 102 Mittelstädte von 20 000—100 000 Einwohnern, c) in 641 Kleinstädte von 5 000—20 000 Einwohnern und d) in 1 975 Landstädte von 2 000—5 000 Einwohnern.

Im Jahre 1867 waren 917 Städte (8 990 517 Einwohner) mit und 1 815 Städte (5 547 119 Einwohner) ohne Eisenbahn, im Jahre 1880 dagegen 1 557 Städte (14 901 579 Einwohner) mit und 1 175 Städte (3 866 676 Einwohner) ohne Eisenbahn.

Nach den betreffenden statistischen Tabellen waren 1867 sämmtliche jetzigen (1880) 14 Grossstädte, dann 95 Mittelstädte (von 102), 340 Kleinstädte (von 641), 468 Landstädte (von 1 043) mit Eisenbahnen versehen.

In Procenten ausgedrückt waren im Jahre 1867 = 93,1 pCt. der Mittelstädte, 53 pCt. der Kleinstädte, 23,7 pCt. der Landstädte und 33,6 pCt. der Städte überhaupt Eisenbahnstationen. Es lebten 96,4 pCt. der Bewohner von Mittelstädten in solchen mit Eisenbahn; das Verhältniss bei den Kleinstädten war 61,3 pCt., bei den Landstädten 25,2 pCt. und 61,8 pCt. bei den Städten überhaupt.

Die Verhältnisszahlen der bezüglichen statistischen Tabellen des Jahres 1880 sind durchweg grösser, als die entsprechenden der früheren Jahre, woraus hervorgeht, dass die Städte mit grösserer Einwohnerzahl im Ganzen und in jeder Kategorie im Allgemeinen früher Eisenbahnen erhalten haben, als die geringer bevölkerten. Was die Entwickelung bis 1880 betrifft, so ist das Bahnnetz in einer 13jährigen Periode bedeutend erweitert. Diejenigen Mittelstädte, die 1867 noch keine Eisenbahn hatten, sind 1880 damit versehen. Von den Kleinstädten waren 1867 = 53 pCt., 1880 79 pCt. Eisenbahnstationen und die Zahl der eine Eisenbahn besitzenden Landstädte hat sich seit 1867 von 24 auf 47 pCt. vermehrt.

Weiter ergeben die statistischen Tabellen, dass im Jahre 1867 von der städtischen Bevölkerung überhaupt 61,8 pCt. in Städten mit Bahnverbindung wohnten und zwar 15,4 pCt. in Grossstädten, 19,3 pCt. in Mittelstädten, 18,4 pCt. in Kleinstädten und 8,7 pCt. in Landstädten, während sich die Verhältnisse bis 1880 so steigerten, dass von 79,4 pCt. der städtischen Bevölkerung in Städten mit Eisenbahn 17,4 pCt. in Grossstädten, 21,5 pCt. in Mittelstädten, 25,1 pCt. in Kleinstädten und 15,4 pCt. in Landstädten wohnten.

Die Zunahme der Bevölkerung in der Zählungsperiode 1867 bis 1880 beträgt im Durchschnitt: bei den Grossstädten 2,91 pCt., bei den Mittelstädten 2,46 pCt., bei den Kleinstädten 1,99 pCt., bei den Landstädten 1,11 pCt., bei der Bevölkerung der Orte mit weniger als 2 000 Einwohner 0,27 pCt. und bei der Gesammtbevölkerung überhaupt 0,92 pCt. Die Bevölkerung des Deutschen Reichs betrug 1867 = 40 093 154, dagegen 1880 = 45 234 061 Einwohner. Auf 10 000 Einwohner kommen Kilometer Eisenbahn in Ostpreussen: 1867 = 2,54 (1880 = 5,12), in Westpreussen 1867 = 1,83 (1880 = 6,03), in Brandenburg 1867 = 4,00 (1880 = 7,07), in Pommern 1867 = 3,17 (1880 = 7,15), in Posen 1867 = 2,77 (1880 = 6,59), in Schlesien 1867 = 3,26 (1880 = 6,74), in Sachsen 1867 = 4,41 (1880 = 8,18), in Schleswig-Holstein 1867 = 5,99 (1880 = 7,19), in Hannover 1867 = 4,36 (1880 = 8,79), in Westfalen 1867 = 4,84 (1880 = 9,34), in Hessen-Nassau 1867 = 4,92 (1880 = 7,64), in der Rheinprovinz 1867 = 3,89 (1880 = 6,67), in Bayern 1867 = 5,34 (1880 = 9,13), im Königreich Sachsen 1867 = 3,79 (1880 = 6,86).

Die Zunahme der Deutschen Städte mit Eisenbahnverbindung beträgt von 1867—1880 an Einwohnern resp. durchschnittlich in Procenten der mittleren Bevölkerung: in Königsberg i/Pr. 34 613 Einwohner = 2,15 pCt., in Eydtkuhnen 1 322 = 3,83 pCt., in Danzig 19 240 = 1,50 pCt., in Berlin 419 893 = 3,54 pCt., in Charlottenburg 15 484 = 5,24 pCt., in Rixdorf 13 980 = 9,16 pCt., in Schöneberg 8 673 = 9,75 pCt., in Frankfurt a/O. 10 153 = 1,70 pCt., in Stettin 18 042 = 1,68 pCt., in Posen 12 321 = 1,59 pCt., in Breslau 100 986 = 3,49 pCt., in Liegnitz 17 088 = 4,59 pCt., in Magdeburg 18 987 = 1,66 pCt., in Halle a/S. 22 538 = 2,88 pCt., in Erfurt 11 494 = 1,86 pCt., in Kiel 19 378 = 4,40 pCt., in Han-

nover 48 864 = 3,82 pCt., in Wilhelmshafen 11 926 = 13,84 pCt., in Dortmund 33 091 = 5,09 pCt., in Cassel 16 703 = 2,57 pCt., in Frankfurt a/M. 53 312 = 3,72 pCt., in Düsseldorf 32 069 = 3,11 pCt., in Köln 19 600 = 1,12 pCt., in Aachen 17 373 = 1,74 pCt., in München 57 371 = 2,19 pCt., in Nürnberg 21 624 = 1,88 pCt., in Dresden 64 794 = 2,65 pCt., in Leipzig 58 257 = 3,74 pCt., in Chemnitz 31 434 = 3,05 pCt., in Stuttgart 41 522 = 3,31 pCt., in Mannheim 19 448 = 3,42 pCt., in Braunschweig 24 669 = 3,03 pCt., in Lübeck 14 057 = 2,46 pCt., in Bremen 37 508 = 3,08 pCt., in Hamburg 64 885 = 1,94 pCt., in Strassburg 20 304 = 1,54 pCt., in Metz 1 686 = 0,22 pCt.

Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet.

III. Die Einrichtung der statistischen Zusammenstellungen, graphische Skizzen.

Zur Veranschaulichung der Einrichtung der statistischen Zusammenstellungen, wie solche die bis jetzt vorliegenden Tabellen der Statistik enthalten, drucken wir nachstehend das Formularmuster (C 1) ab, nach welchem die Tabellen aufgestellt sind:

Ost- und Westpreussen (Verkehrsbezirk 1)
Versand und Empfang.

No. des Verkehrsbezirks	Bezeichnung des Verkehrsbezirks	Abfälle etc.		Baumwolle etc.	
		1		2	
		V.	E.	V.	E.
1	Ost- und Westpreussen (excl. Häfen)	—	—	—	—
2	Ost- und Westpreussen (incl. Häfen)	200	60	20	100
3	Pommern (excl. Häfen) . . .	—	—	20	—
	Summa V.	4000	—	4800	—
	Summa E.	—	100000	—	900

Das Formular, Muster C 1, giebt somit als Beispiel zum 1. Verkehrsbezirk: Ost- und Westpreussen an, dass dessen Versand nach dem Verkehrsbezirk 2 (Ost- und Westpreussen incl. Häfen) an Abfällen 200 t, an Baumwolle 20 t beträgt, während derselbe Bezirk 60 t Abfälle und 100 t Baumwolle von dort empfangen hat etc.

In den Vorbemerkungen zur Statistik wird sodann die Veröffentlichung von Uebersichten für einige besonders wichtige Massengüter nach folgendem Formular (C 3) vorbehalten:

Verkehrsbewegung des Artikels Baumwolle, rohe.
(No. 2 des Waarenverzeichnisses.)

No. des Verkehrsbezirks	Nummer des Verkehrsbezirks	1	2	3	4
	Versand von ... nach	Ost- und Westpreussen ohne Häfen	Ost- und Westpreuss. Häfen	Pommern ohne Häfen	Pommersche Häfen
1	Ost- und Westpreussen (ohne Häfen)	—	—	—	—
2	Ost- und Westpreussische Häfen	1000	—	200	—
3	Pommern (ohne Häfen)	—	—	—	—
4	Pommersche Häfen	600	—	2000	—

Nachdem die Darstellung der Güterbewegung nach Verkehrsbezirken tabellarisch für das Jahr 1883 durchgeführt worden ist, wird man nun auch die Herausgabe dieser speciellen Uebersichten über die gesammte Verkehrsbewegung einzelner besonders wichtiger Massengüter (wie Steinkohle, Getreide u. s. w.) innerhalb des der Statistik unterworfenen Gebietes erwarten dürfen, für welche das Material in den Tabellen der einzelnen Verkehrsbezirke gegeben ist.

Um den Strom dieser wichtigen Verkehrsartikel von seinem Ursprung bis zu seiner Mündung anschaulich darzustellen, wird man sich jedenfalls auch der graphischen Form bedienen und erscheint als die natürlichste Form nach unserer Ansicht diejenige, welche zuerst für die Steinkohlenproduction in Preussen in Anwendung gebracht wurde[1]).

Für einen einzelnen Verkehrsbezirk, und zwar für Sachsen, findet man diese Darstellungsweise bereits in den Geschäftsberichten der Sächsischen Staatsbahnen pro 1880 und 1882 treff-lich durchgeführt[2]). Den 7 Hauptartikeln: 1. Kohle, 2. Getreide incl. Malzfabrikate, 3. Holz und Holzwaaren, 4. Steine (incl. Schiefer) und Steinwaaren, 5. Eisen und Eisenwaaren (excl. Maschinen), 6. Mehl und Mühlenfabrikate, 7. Feld-, Garten- und Waldproducte (ausser Getreide und Flachs) wird dort je ein graphisches Blatt gewidmet, auf welchem zunächst das Sächsische Bahnnetz durch einfache gerade Linien in Schwarzdruck markirt wird, an welchen die Stationen in übersichtlicher Anordnung sich eingetragen finden. Neben den Bahnlinien zu beiden Seiten derselben laufen sodann farbige Streifen, welche die Güterbewegung (Ein- und Ausgangsverkehr) auf der bezüglichen Strecke nach der einen oder anderen Richtung (gemäss der daneben gezeichneten Pfeile) bezeichnen. Die Breite der farbigen Streifen ergiebt die Transportquantität und ein beigefügter Massstab ermöglicht das vergleichende Nachmessen bis zu 1 000 t als Minimum.

Es möchte sich wohl empfehlen, zunächst in ganz gleichen graphischen Bildern (Kartenskizzen) die Güterbewegung der andern Verkehrsbezirke darzustellen, um ein klares Bild von der Güterbewegung innerhalb der Bezirke zu erhalten und dann aus diesen kleinen Bildern die grossen Gesammtskizzen der Bewegung einzelner Haupt-Transportartikel zusammenzusetzen. Unserer Ansicht nach wird in der Herstellung dieser graphischen Darstellungen die Krönung des grossartig angelegten statistischen Gebäudes liegen. Die Ansicht der graphischen Bilder wird es auch dem Laien zum Bewusstsein bringen, welch' ein reiches Material, welch' ein Schatz von Notizen über die wirthschaftlichen Verhältnisse Deutschlands in der Statistik der Güberbewegung zu Tage gebracht wird[3]).

(Fortsetzung folgt.)

[1]) Schon der Maybach'sche Bericht an den statistischen Congress vom Jahre 1883 sagt, dass man dazu kommen müsse, auch den Eisenbahnverkehr durch solche graphische Darstellungen zu veranschaulichen.

[2]) Aehnliche graphische Darstellungen der Güterbewegung auf den Russischen Eisenbahnen enthält das trefflich ausgestattete, im Jahre 1875 erschienene statistische Werk von J. Bloch: Les chemins de fer Russes, welches in 16 Bildern die Bewegung der Hauptartikel auf den Russischen Eisenbahnen zur Anschauung bringt, ebenso die seit einer Reihe von Jahren erschienene Statistik des Böhmischen Braunkohlengebietes. Andererseits erinnern wir an die graphische Darstellung der absoluten Mengen der Waarengattungen und der Tonnenkilometer pro Bahnkilometer in dem graphisch-statistischen Atlas der Schweizer Normalbahnen. (Siehe Jahrg. 1883 S. 872 unserer Zeitung.)

[3]) Eine treffliche Darlegung des Werthes, welchen die Statistik der Güterbewegung sowohl für die Statistik der Production und Consumtion, als auch zur Erkenntniss der Massenbewegung auf den grossen Welt-Handelsstrassen hat, gab der Präsident des Berliner internationalen statistischen Congresses Dr. Engel, welcher dem neuen Zweig der Statistik ein warmes Interesse entgegenbrachte, in seinem Bericht an die Vorbereitungs-Commission des Congresses. Derselbe führt aus, dass, wenn die bewegten Gütermassen sowohl ihrer Gattung, wie auch der Richtung ihrer Bewegung nach zur Aufzeichnung gelangten, die Ein- und Ausfuhr sowie der Verbleib der Güter auf den zwischen den Endpunkten der einzelnen Bahnen liegenden Orte und Gegenden leicht zu erkennen sei. (S. die weitere Ausführung im Jahrgang 1863 S. 458 unserer Zeitung.) Bemerken wollen wir noch, dass Robert Simson, Beamter der Oberschlesischen Eisenbahn, in seiner Schrift: Zur Reform der Handels- und Verkehrsstatistik zuerst auf die Wichtigkeit der Statistik der Güterbewegung als eines guten Mittels zur Messung des innern Handels der Länder aufmerksam gemacht hat.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereinigung der Linien der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn in Bezug auf Wahrnehmung des Betriebsdienstes mit den Linien der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Am 3. d. Mts. ist der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien die Warnehmung des Betriebsdienstes auf den Linien der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn für Rechnung der Gesellschaften bis zum 1. Januar 1886, nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlungen der Actionäre beider Gesellschaften, übertragen worden.

Die Vereinsmitgliedschaft der Verwaltungsrathskörper beider Gesellschaften wird — da ihnen der volle statutenmässige Wirkungskreis einstweilen auch ferner vorbehalten bleibt — hierdurch nicht berührt.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene Localbahn Gemünden-Hammelburg, sowie die dem Verwaltungsrathe der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn unterstellte, am 6. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene Localbahn Jaroslau-Sokal als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien.

Die 27,81 km lange Localbahn Gemünden-Hammelburg, welche in Gemünden an die Linie Aschaffenburg-Würzburg anschliesst, enthält die Stationen Hammelburg (ab Gemünden 27,81 km) und Gräfendorf (12,45 km), sowie die Haltestellen Wolfsmünster (9,20 km), Morlesau (20,13 km) und Diebach (24,31 km), ferner die Halteplätze Kleingemünden (2,0 km), Schönau (5,5 km), Seewiese (10,97 km), Hurzfurt (13,70 km) und Michelaubrück (15,79 km).

Die Stationen und Haltestellen sind für den Güterabfertigungsdienst eingerichtet, während die Halteplätze nicht mit Personal besetzt sind und lediglich zur Aufnahme und Absetzung von Reisenden dienen. Die Billetabgabe und Gepäckabfertigung findet ausschliesslich im Zuge durch den Conducteur statt.

Die zu dem Unternehmen der Galizischen Carl-Ludwigbahn gehörende, in Station Jaroslau an die Hauptbahn Krakau-Lemberg anschliessende 146,29 km lange Localbahn Jaroslau-Sokal enthält die Stationen Surochów, Bobrówka, Nowa grobla, Oleszyce, Lubaczóv, Basznia, Horyniec, Werchrata, Huta zielona, Rawa ruska, Zielona, Ubnów, Korczów, Belz, Zuzel, Ostrów Krystynopol und Sokal. In der Station Zielona ist die Frachtgüteraufnahme auf volle Wagenladungen beschränkt, in den Stationen Bobrówka, Basznia, Horyniec, Werchrata, Huta zielona und Zuzel findet eine Aufnahme von lebenden Thieren zum Transporte nicht statt, alle übrigen Stationen sind für den Personen-, Reisegepäck-, Eil- und Frachtgüterverkehr eingerichtet.

Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen. Der X. Nachtrag zu dem vorgenannten Verzeichniss ist von der geschäftsführenden Direction verausgabt worden.

Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Der V. Nachtrag zu diesem Verzeichniss ist Mitte dieses Monats vertheilt worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3881 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neu eröffneter Strecken (Gemünden-Hammelburg) zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 3925 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend grundsätzliche Entscheidungen der Commission für das Vereins-Wagen-Regulativ (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 3926 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg auf Erlass einer Declaration zu der Bestimmung in § 2 alin. 3 des Vereins-Wagen-Regulativs (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3934 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für das Vereins-Statut, betreffend Vorschläge rücksichtlich der Neuwahlen für die ständigen Commissionen des Vereins (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 3944 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem X. Nachtrag zu dem Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen und zu dem V. Nachtrag zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthums-Merkmale der Eisenbahn-Güterwagen), ferner Mittheilung über die Aufstellung und Revision der die frühere Oels-Gnesener Eisenbahn betreffenden Schuldrapporte, sowie die Erledigung der noch schwebenden Revisions-Erinnerungen aus der Zeit bis 31. Juli cr. (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 3964 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu den Commissionsberichten zu No. VI, VIII und X der Tagesordnung der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung des Vereins) (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 3974 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ueberweisung einer, die Ausgabe von Blanko-Koupons für kombinirbare Rundreisebillete an Stelle von Koupons — welche fakultative Gültigkeit für Parallelstrecken haben — behandelnden Frage an die Commission für Angelegenheiten des Personen-Verkehrs (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3981 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neu eröffneter Strecken (Jaroslau-Sokal) zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 201. Z. vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Insertionskosten für die in der Vereinszeitung in der Zeit vom 1. April bis ultimo Juni cr. erlassenen Bekanntmachungen (abgesandt an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche Insertionskosten zu begleichen haben, am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Stimmen gegen das Organisationsstatut der Staatsbahnen.

Auch solche erheben sich. Wir erwähnen vor Allem die der „N. Fr. Pr.“, von deren Kassandra-Rufen wir nachstehend einige anführen und zu entkräften suchen: „Mit dem Statute habe der Föderalismus ein neues wichtiges Terrain erobert, da die in Krakau und Lemberg errichteten Betriebsdirectionen als Eisenbahn-Statthaltereien proclamirt werden, welche die Basis für die nationale Entwickelung des Staatsbahnwesens bilden und nicht verfehlen werden, ihre volle unheilvolle Wirkung zu üben“. — Die Einführung der Deutschen Dienstsprache, die von der Generaldirection ausgehende Centralisirung und die Einheitlichkeit aller wichtigen Normativ-Bestimmungen werden aber solchen Bestrebungen einen wirksamen Damm entgegenstellen. — „Auch dort, wo politische Rücksichten nicht nachtheilig einwirken, werden die wirklich fachmännischen Gesichtspunkte vermisst, da die Eintheilung in Sectionen als verfehlt zu verzeichnen ist. In der Vereinigung des Verkehrs- und Maschinendienstes liegt ein wesentlicher Fehler der Organisation, denn ihrer Natur nach müssen beide Dienstzweige getrennt sein, da sie entgegengesetzte Interessen vertreten, deren Ausgleich durch den Chef der Verwaltung herbeizuführen ist“. — Diese Auffassung mag vielleicht theoretisch richtig sein, ist es aber nicht in der Praxis; beide Zweige sind bei allen grossen Bahnen Einem Chef unterstellt; dieser braucht nicht der Generaldirector zu sein, welcher sich doch nicht mit solchen Details befassen kann, sondern es genügt vollkommen, wenn dem Chef der betreffenden Section die beiden Referenten für die von ihnen abgesondert zu leitenden Dienstzweige unterstellt sind; er wird schon zwischen ihnen den nothwendigen Ausgleich herbeizuführen wissen. — „Ein weiterer Fehler besteht darin, dass der commercielle und finanzielle Dienst vereinigt erscheinen“. — Dem wurde schon dadurch abgeholfen, dass der commercielle Dienst, wenn auch nur vorläufig, provisorisch aus der administrativen Direction ausgeschieden erscheint. — „Der Cardinalfehler, meint endlich die „N. Fr. Pr.“, besteht jedoch darin, dass die Zahl der Betriebsdirectionen viel zu gross ist; aus einer Vergleichung mit den Preussischen Staatsbahnen ergiebt sich zwar, dass dort auch 12 Betriebsdirectionen fungiren, doch ist denselben je ein Gebiet von 1 215,67 (Erfurt) bis 2 568,72 (Berlin) km zugewiesen, während Breslau und Altona 601 resp. 554 km zählen; dagegen umfasse bei uns die grösste Direction (Wien) 555,5 km, die kleinste (Pola) 143,4 km. Während also in Preussen auf ein Netz von 17 000 km 12 Directionen mit ca. 1 500 km entfallen, ist in Oesterreich ein Netz von 4 800 km 11 Directionen mit durchschnittlich 450 km zugetheilt“. — Diese verhältnissmässig grosse Zahl ist allerdings ein Uebelstand, welcher aber durch die politischen Rücksichten und die Configuration des Reiches erklärlich, vielleicht aber auch mit Rücksicht auf die spätern Verstaatlichungen und dadurch bedingte Zuweisungen geschaffen wurde. Es wird dann die Zahl von 11 Betriebsdirectionen nicht mehr erhöht zu werden brauchen. — Den letzten Trumpf spielt das gedachte Blatt mit der Veröffentlichung eines Artikels der Militär-Zeitung aus, welcher sich über die Gefahren der Decentralisirung der Staatsbahnen ergeht. Doch darin werden dieselben nur dann als solche bezeichnet, wenn keine streng centralistische Regierung und kein so starker Wille wie der des gegenwärtigen Präsidenten v. Czedik seinen Einfluss zu üben vermag. — Nun ist aber zu erwarten, dass, wenn eine so als decentralistisch bezeichnete Regierung, wie die gegenwärtige, einen so kräftigen Willen, wie den Genannten, an die Spitze des Eisenbahnwesens stellt, die einheitliche Leitung und die rasche Dispositionsfähigkeit der Generaldirection über Personal und Material auch fortan stets erhalten bleiben werde.

Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen: Personalien.

Sectionschef v. Czedik ist von Sr. Majestät dem Kaiser zum Präsidenten der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen ernannt worden. Die grossen Verdienste, welche sich Sectionschef v. Czedik um das Organisationswerk der Staatsbahnen erworben, werden, wie die „Presse“ vernimmt, durch eine weitere huldvolle Auszeichnung ihre Würdigung finden. Gleichzeitig mit der Ernennung des Präsidenten erfolgte die Ernennung der Vorstände der drei Fachabtheilungen (welche Allerhöchst den Titel Ministerial- bezw. Hofrath erhielten) durch den Handelsminister. Nach dem Organisationsstatut werden zur Leitung der Fachabtheilungen Oberbeamte berufen, welche den Titel „Director“ mit einem den Dienstzweig der Fachabtheilung andeutenden Zusatze erhalten. Zum administrativen Director ist Ministerialrath Freiherr v. Lilienau, zum Baudirector Hofrath Friedrich Bischof und zum Verkehrsdirector Hofrath August Obermeyer ernannt worden.

Zu General-Directionsräthen wurden designirt:

Hofrath Sigmund Steingraber (unter Einreihung in die den Fachabtheilungs-Vorständen zukommende Rangclasse, unmittelbar dem Präsidenten untergeordnet), sodann

der Centralinspector der Kaiser Franz-Josefbahn Franz Atzinger,

der Oberinspector der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen und Leiter der Direction für Staatseisenbahn-Bauten Johann Poschacher,

der Oberinspector der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien und Vorstand des Ober-Bahnbetriebsamtes daselbst Wenzel Woytêchowsky,

der Centralinspector der Kaiser Franz-Josefbahn Otto Gebauer,

der Generalsecretär der Kaiser Franz-Josefbahn Dr. Alfred Freiherr von Buschman,

der Leiter des Rechtsbureaus der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien Regierungsrath Dr. Ferdinand Zehetner sowie

der Titular-Directionsrath dieser Direction August Kann.

Gleichzeitig wurden als Leiter der Präsidialabtheilung der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen der Betriebsdirector-Stellvertreter der Erzherzog Albrechtbahn Roman Freiherr von Gostkowski,

ferner als Leiter von Geschäftsabtheilungen:

der Oberinspector der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien Johann Kargl,

der Oberinspector der Kaiser Franz-Josefbahn Eduard Becher,

der Oberinspector der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien Adolf Seyschab, die drei Letzteren mit der Berechtigung zur Führung des Titels „General-Directionsrath“, dann

der Inspector der Kaiser Franz-Josefbahn Wenzel Czerny bestellt.

Endlich wurde der Vorstand der Hauptcasse der Kaiser Franz-Josefbahn August Schramm zum Vorstande der Hauptcasse der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen ernannt.

Der Handelsminister hat anlässlich der neuen Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern zu Vorständen der zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 8. Juni d. J. zu errichtenden Eisenbahn-Betriebsdirectionen (Betriebsdirectoren) ernannt:

für Wien: den Oberinspector der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien Carl Wessely,

für Linz: den Vorstand des Ober-Bahnbetriebsamtes daselbst Friedrich Neumann,

für Pilsen: den Centralinspector der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) Josef Reichert,

für Prag: den Director der Dux-Bodenbacher Eisenbahn Johann Pechar,

für Krakau: den Abtheilungsleiter der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien Kaiserlicher Rath Emil Kuhn und

für Lemberg: den Betriebsdirector der Erzherzog Albrechtbahn Ladislaus Ritter von Klosowski.

Gleichzeitig wurden als Leiter der übrigen Eisenbahn-Betriebsdirectionen bestellt:

für Innsbruck: der bisherige Vorstand des Ober-Bahnbetriebsamtes Salzburg Oberinspector Gustav Gerstel,

für Villach: der Inspector der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien Eduard Zinkl,

für Budweis: der Leiter des Ober-Bahnbetriebsamtes Villach Inspector Josef Kubik,

für Pola: der Leiter des Ober-Bahnbetriebsamtes daselbst Camillo Altenburger und

für Spalato: der Leiter des dortigen Ober-Bahnbetriebsamtes Zdenko Ritter von Widmann.

Auflösung des Staatseisenbahnrathes.

Der Handelsminister hat an die betreffenden Corporationen folgenden Erlass gerichtet: „Mit 1. August 1884 tritt die Allerh. genehmigte, mit Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884 kundgemachte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern in Wirksamkeit, und treten mit diesem Zeitpunkte alle entgegenstehenden Bestimmungen, insbesondere die mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. Februar 1882 erlassenen Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen ausser Kraft. In Folge dessen gelangt auch mit dem genannten Tage der in Gemässheit der vorerwähnten Grundzüge berufene. der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien beigegebene Staatseisenbahnrath zur Auflösung, und bin ich unter Einem veranlasst, die Mitglieder und Ersatzmitglieder desselben von ihren diesfälligen Functionen zu entheben. An dessen Stelle tritt nach § 5 der Eingangs erwähnten Organisation zur Begutachtung volkswirthschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahn-Verkehrswesens ein dem Handelsminister beigegebener Staatseisenbahnrath, welcher laut § 17 dieser Organisation aus dem Vorsitzenden und fünfzig vom Handelsminister auf die Dauer von drei Jahren ernannten Mitgliedern zu bestehen hat. Von denselben werden 24 Mitglieder auf Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern, 12 Mitglieder auf Vorschlag von Landesculturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachcorporationen ernannt und ist die geehrte Kammer (beziehungsweise die landwirthschaftliche Corporation) in Gemässheit der einschlägigen Bestimmungen berufen, . . . Mitglieder behufs Ernennung für den Staatseisenbahnrath in Vorschlag zu bringen. Indem ich noch hinzufüge, dass die in Vorschlag zu bringenden Persönlichkeiten im Sinne des § 18 der mehrerwähnten Organisation der geehrten Handels- und Gewerbekammer (beziehungsweise Landwirthschafts-Corporation) anzugehören haben, lade ich nunmehr die geehrte Kammer (beziehungsweise Landwirthschafts-Corporation) ein, mir in Gemässheit der erlassenen Normen den bezüglichen Vorschlag zuverlässig bis längstens 25. Juli zu erstatten und hierbei gleichzeitig für die in Vorschlag gebrachten Persönlichkeiten Ersatzmänner namhaft zu machen.

Der Staatsvertrag vom 5. Mai 1884 zwischen Oesterreich-Ungarn und Sachsen,

betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der Oesterreichisch-Sächsischen Landesgrenze (bei Graslitz, Moldau [Mulde], Reitzenhain und Johann-Georgenstadt) wurde im Reichsgesetzblatt No. 112 publicirt. Die wichtigsten Bestimmungen dieses 23 Artikel enthaltenden Staatsvertrages sind, dass der Bau der auf Oesterreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecke von Falkenau über Graslitz nach Klingenthal der Buschtěhrader Eisenbahn und der Bau der Theilstrecke von Klostergrab über Moldau nach Bienenmühle der Prag-Duxer Bahn übertragen, dagegen der Weiterbau beider Strecken auf Sächsischem Gebiete von der Sächsischen Regierung zur möglichst baldigen Vollendung und Inbetriebsetzung übernommen wurde. Die weitern Artikel enthalten Bestimmungen über Betriebsüberlassungen bezüglich der Anschlussstrecke von der Grenze bis zu den Grenz- und Wechselstationen, über Zollabfertigungs-Befugnisse, Pass- und Fremdenpolizei, Post- und Telegraphendienst, Ausübung des Oberaufsichtsrechtes über die den Betrieb führenden Eisenbahnverwaltungen, staatsrechtliche Behandlung der Angestellten etc.

Neue Bahnanschlüsse nach Preussen.

Unsere nach Berlin abgesendeten Vertreter des Finanz- und Handelsministeriums, welche behufs Abschlusses eines Staatsvertrages mit Preussen bezüglich der Bahnanschlüsse bei Deutschwette und Ziegenhals mit Delegirten der Preussischen Regierung verhandelten, sind zurückgekehrt. Die Verhandlungen sind beendet, der Vertrag paraphirt, nur die Unterzeichnung des Vertrages musste unterbleiben, da die von der Preussischen Regierung entsendeten Vertreter das persönliche Mandat hatten zu unterzeichnen, während die unseren ein solches nicht besassen, sondern nur unser Gesandter den Vertrag Namens unserer Regierung zu unterzeichnen ausschliesslich berechtigt ist. Dieses Umstandes wegen musste die Vertragsunterzeichnung vorläufig unterbleiben und wird diese Angelegenheit im diplomatischen Wege erledigt werden.

Wehrpflichtige Eisenbahnbedienstete.

Mit Handelsministerial-Erlass vom 26. December 1877 war unter Anderem auch die Verfügung getroffen worden, dass die Bahnverwaltungen alle Veränderungen, welche sich nach Vorlage der Verzeichnisse über die im Mobilisirungsfalle im Sinne des § 26 des Wehrgesetzes dauernd oder zeitlich von der Einrückung zur Militärdienstleistung zu befreienden wehrpflichtigen Bediensteten bei den in diesen Verzeichnissen Aufgenommenen durch Transferirung, Todesfall oder Dienstaustritt ergeben, ohne Verzug zur Kenntniss des Handelsministeriums zu bringen haben. Aus Anlass eines speciellen Falles hat nun dieses Ministerium die principielle Entscheidung getroffen, dass eine Berichterstattung über derlei Veränderungen, welche sich erst nach erfolgter Bekanntgabe der Entscheidung über die zur Befreiung beantragten Wehrpflichtigen ergeben, in Hinkunft unter der Bedingung entfallen kann, dass von jeder Aufnahme oder Entlassung eines Urlaubers, Reservisten oder Landwehrmannes dessen zuständige politische Ergänzungsbehörde im Sinne des Handelsministerial-Erlasses vom 3. Mai 1875 verständigt wird. Dagegen ist über Veränderungen, welche sich nach Einsendung der erwähnten Verzeichnisse, jedoch noch vor Bekanntgabe der betreffenden Entscheidung ergeben, wie bisher im Sinne des ersterwähnten Erlasses an das Handelsministerium zu berichten.

Beigabe nur eines Zugbegleiters auf Localbahnen.

Laut Punkt 2 der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen ist bei Personenzügen und bei jenen gemischten Zügen, in welchen die Personenwagen am Schlusse eingereiht sind, die Beigabe nur eines Zugbegleiters in jenen Fällen zulässig, wo eine Communication zwischen dem ersten und dem letzten Personenwagen möglich ist. Anlässlich eines speciellen Falles hat nun die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen über Ermächtigung des K. K. Handelsministeriums unterm 30. Mai d. J. ausgesprochen, dass eine mittelst der Laufbretter ermöglichte Communication zwischen dem ersten und dem letzten Personenwagen als ausreichend erkannt wird, um die Beigabe nur eines Zugbegleiters bei einem solchen Zuge zu gestatten.

Vorkehrungen gegen die Choleragefahr.

In mehreren Erlassen wurde eine Reihe von diesfälligen Anleitungen an die Eisenbahnen von der Oesterreichischen Regierung ertheilt: Der Reinhaltung der für das Publikum und Arbeiter bestimmten Räumlichkeiten in den Bahnstationen beziehungsweise Werkstätten, sowie der Reinhaltung und Desinfection der Aborte und Pissoirs in den Stationen und Eisenbahnwagen ist die besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Speciell wurde an die Süd-, Nord-, Staats-, Böhmische West- und Buschtěhrader Bahn in Betreff der Vorsichten auf den westlichen Grenzstationen ein umständlicher Erlass der Regierung gerichtet. Gleich energisch geht auch die Ungarische Regierung vor.

Die Serbischen Bahnen.

Die für den Monat August geplante Eröffnung des Betriebes der Linie Belgrad-Nisch muss aufgeschoben werden. Die Morawa

ist nämlich in Folge continuirlicher Regengüsse aus den Ufern getreten und hat einige Beschädigungen auf der Linie, wie auch an der Brücke bei Cuprija verursacht. Man nimmt nun die Eröffnung für die letzten Tage des Monates September in Aussicht.

(Bei dieser Gelegenheit wollen wir einige Irrthümer der uns aus Wien über die Serbischen Eisenbahnen in letzter Zeit zugegangenen Notizen berichtigen. In No. 27 vom 2. April d. J. S. 387 Spalte 2 wird die grosse Eisenbahnbrücke zwischen Semlin und Belgrad erwähnt, welche ein gemeinsames Bauobject der beiden Staaten bildet. Diese grosse Eisenbahnbrücke führt nicht, wie es dort heisst, über die Donau, sondern über die Save. Die Linie Budapest-Semlin übersetzt nämlich zwischen Neusatz und Peterwardein die Donau und bleibt dann auf dem rechten Donauufer bis Semlin, welch letztere Grenzstadt bekanntlich auf dem rechten Donau- bezw. linken Saveufer liegt. Die Savebrücke ist also das gemeinsame Bauobject.

Auch ist aus dem uns soeben zugehenden Geschäftsbericht der Serbischen Staatseisenbahnen zu ersehen, dass die in einer weiteren Notiz als bereits fertig bezeichnete Linie Nisch-Pirot noch gar nicht in Angriff genommen ist und vor nächstem Frühjahr kaum zum Bau kommen wird. Als Hauptlinie der Serbischen Bahnen ist die Linie Belgrad-Nisch-Vranja anzusehen, welche für den internationalen Verkehr eine weit grössere Bedeutung hat, als die Linie Nisch-Pirot-Sofia-Constantinopel.

Die Redaction.)

Eine Aufgabe für den Eisenbahnrath.

Der schon seit einigen Jahren fortdauernde Kampf um die Versorgung der Donauländer mit Fabrikaten aller Art, schreibt das offiziöse „F.-Blatt“, welcher von den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Industriellen geführt wird, gewinnt von Tag zu Tag mehr an Ausdehnung und fast ausnahmslos gelingt es, Dank der Deutschen Verkehrspolitik, dass die Entscheidung zu Gunsten Deutschlands ausfällt und Oesterreich-Ungarn von Gebieten verdrängt wird, welche nicht nur geographisch betrachtet in unsere Absatzsphäre zu fallen haben, sondern in welchen wir seit Jahrhunderten den ausschliesslichen Absatz hatten. Die am Meere gelegenen Gebiete der Donauländer werden von den westlichen maritimen Staaten beherrscht und den durch Eisenbahnen zu erreichenden Territorien wird durch Oesterreich-Ungarn hierdurch Deutsches Fabrikat zugeführt, da die internationalen Tarife Oesterreichisch-Ungarische Producte theurer behandeln als Deutsche, wiewohl Oesterreichisch-Ungarische Bahnen die Verkehrswege für beide Provenienzen bilden. Nahezu eineinhalbes Jahr hat es gebraucht, bevor die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen veranlasst wurden, den bekannten Vorgängen ein Ende zu machen, wonach Waaren von Mähren und Schlesien nach Breslau für Bukarest verfrachtet werden mussten, um mit Deutschen Waaren concurriren zu können. Mit 1. September wird diese Anomalie aufhören durch die Kündigung des genannten Eisenbahnverbandes. Dieselben Anomalien machen sich im Verkehre mit Serbien geltend. Heute kostet Oberschlesisches Eisen in Belgrad 8 fl. 25 kr. pro Metercentner und der Effect davon ist, dass Ungarn, welches sonst relativ bedeutende Mengen nach Serbien verkauft hatte, heute nach Serbien gar nichts mehr absetzt. Nach Lompalanka, dem Bulgarischen Hauptstapelplatze, wird Deutsches Eisen zu 9 fl. 65 kr. verkauft, ein Preis, der ungeachtet der Nähe Ungarischer Werke nie erreicht werden kann. Und so sehen wir denn die Production Oesterreich-Ungarns von diesen Ländern abgeschnitten und Deutschland hat in dem handelspolitischen Feldzuge abermals durch eine Umgehung gesiegt. Gelegentlich der Vorbereitungsarbeiten für den Türkischen Handelsvertrag sind dem Handelsministerium die unzweifelhaftesten Daten diesbezüglich übermittelt worden, und dieses hat daraus die Ueberzeugung gewonnen, dass jener Umgehung mit Hilfe der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen entschieden entgegengearbeitet werden muss, und zwar in kürzester Frist, soll nicht der Markt der Donauländer für uns ganz verloren gehen, und etwaige spätere Abhilfe dann zur Wiedergewinnung desselben vergeblich sein. Das Handelsministerium hat die ganze Angelegenheit an den Eisenbahnrath geleitet und diesen mit der Aufgabe betraut, diese so wichtige Sache der genauesten Prüfung zu unterziehen und darüber zu berichten, in welcher Weise ein Wiedererstarken unseres Exportes nach jenen Ländern durch Verkehrsmassregeln zu erreichen wäre, und wie vor Allem jenen Anomalien beizukommen wäre, dass Oesterreichisch-Ungarische Bahnen Deutsche Waaren billiger verfrachten als Oesterreichisch-Ungarische. Hoffentlich wird der neue Eisenbahnrath die volle Bedeutung dieser ihm zugewiesenen Aufgabe erfassen und durch die einschneidendsten Massnahmen jene unseren Export vernichtenden Uebelstände beseitigen. — So weit das genannte Blatt.

Es ist nicht viel gegen diese offiziöse Auslassung zu sagen, weil man nicht gewisse Oesterreichische, meist Galizische Bahnen, und zwar subventionirte Gesellschaften compromittiren will, welche die Erstellung des Deutsch-Rumänischen Tarifes, welcher der Oesterreichischen Industrie so viel Schaden zufügte, mit Enthusiasmus creiren halfen. Uebrigens wäre zu bemerken, dass die Fracht in vielen Fällen längst nicht jene Rolle spielt, wie man absichtlich glauben machen will. Dies ist namentlich beim Eisen der Fall; das Oesterreichische Eisen ist selbst dann in Belgrad, Galaz etc. gegenüber dem Belgischen und Rheinischen Fabrikate nicht concurrenzfähig, wenn man es auch z. B. ab Wien umsonst verfrachten würde.

Eisenbahn-Fahrpark.

Der Stand der Fahr-Betriebsmittel auf den Oesterreichischen Eisenbahnen und den auf die Oesterreichischen Linien entfallenden Antheilen der gemeinsamen Bahnen einschliesslich der Kahlenbergbahn und der Waggon-Leihgesellschaft betrug mit Ende des zweiten Semesters 1883 im Ganzen 2 709 Locomotiven, 2 221 Tender, 316 Schneepflüge, 5 710 Personenwagen, 66 970 Lastwagen und einschliesslich der Ungarischen Antheile der gemeinsamen Bahnen: 3 302 Locomotiven, 2 683 Tender, 380 Schneepflüge, 6 684 Personenwagen und 78 930 Lastwagen. Die absolut meisten Locomotiven hat die Direction für Staatseisenbahnbetrieb, die relativ meisten die Aussig-Teplitzer mit 0,49 pro Kilometer. Die absolut meisten Personenwagen hat die Direction für Staatseisenbahnbetrieb, die relativ meisten wieder die Aussig-Teplitzer mit 0,92. Die absolut meisten Lastwagen hat die Ferdinands-Nordbahn, die relativ meisten auch die Aussig-Teplitzer mit 0,49.

Ungarische Vicinalbahnen.

Obzwar die Resultate der Vicinalbahnen in Ungarn sehr günstig sind, indem einige wie die Arad-Csanader, die Körösthaler und die Szomolnok-Margitfalver Bahn ausser der 6 pCt. Prioritätenverzinsung noch mehr oder minder bedeutende Erträgnisse gegeben haben, so ist doch das Zustandekommen weiterer Secundärbahnen mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Dies betrifft nämlich die Geldbeschaffung, da die bestehenden Secundärbahnprioritäten nicht im Börsenverkehr stehen und nur in den Portefeuills einiger Banken liegen. Es fehlt solchen Prioritäten die Garantie, welche nur der Staat oder eine geldmächtige Bank und zwar mit aller Beruhigung gewähren könnte. Es sind gegen 3 000 km Vicinalbahnen zu bauen und das darin zu investirende Capital würde sich, wenn auch nicht nach der sanguinischen Berechnung eines volkswirthschaftlichen Organes mit 15 bis 20 pCt., so doch mit der Hälfte d. i. 7 bis 10 pCt. zuversichtlich verzinsen. Die Ausgabe von Pfandbriefen, welche geplant wird, würde nicht zum Ziele führen, denn das Pfandobject d. i. der Boden, die Schienen, die Gebäude und die Fahrbetriebsmittel repräsentiren kaum 30 pCt. des Anlagewerthes dieser Bahnen; auf eine solche Hypothek wird wohl kein Geld zu erlangen sein. Das Verlangen nach einer staatlichen Garantie der Vicinalbahnen ist umsomehr discutabel, als eine solche gewiss nur mehr auf dem Papiere stehen und den Staat nicht belasten würde, für ihn aber von immensen Vortheilen begleitet wäre. Der Begriff einer Staatsgarantie ist aber gegenwärtig so verrufen, dass an deren Erlangung kaum gedacht werden kann.

Eröffnung der Linie Jaroslau-Sokal.

Die auf Grund einer besonderen Concessionsurkunde erbaute, zu dem Unternehmen der Galizischen Carl-Ludwigbahn gehörende 146,29 km lange Localbahn von Jaroslau nach Sokal mit den Stationen Surochów, Bobrówka, Nowa grobla, Oleszyce, Lubaczów, Basznia, Höryniec, Werchrata, Huta zielona, Rawa ruska, Zielona, Uhnów, Korczów Belz, Zuzel, Ostrów, Krystynopol und Sokal ist am 6. d. Mts. (wie bereits in No. 54 S. 726 d. Ztg. kurz gemeldet) dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben worden.

In der Station Zielona ist die Frachtgüteraufnahme auf volle Wagenladungen beschränkt und in den Stationen Bobrówka, Basznia, Horyniec, Werchrata, Huta zielona sowie Zuzel werden lebende Thiere von der Aufnahme zum Bahntransport vorläufig ausgeschlossen, während alle übrigen Stationen für den Personen-, Reisegepäck-, Eil- und Frachtgüterverkehr eingerichtet sind.

Die Bahn schliesst in Station Jaroslau an die Hauptbahn Krakau-Lemberg an.

Budapest-Ujszöny.

Mit der am 16. d. Mts. erfolgten Eröffnung der ca. 88 km langen Ungarischen Staatsbahnlinie Budapest-Ujszöny ist die anschliessende Strecke Ujszöny-Raab-Bruck (116,3 km) aus dem Betrieb der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahngesellschaft in den der Ungarischen Staatsbahn übergegangen. Mit der Eröffnung der neuerbauten Linie ist eine zweite ca. 35 km kürzere Eisenbahn-Verbindung zwischen Wien und Pest geschaffen.

Eröffnung der Localbahn Czernowitz-Nowosielica.

Der Bau dieser am 12. d. Mts. eröffneten 31,21 km langen Bahn wurde im Juli 1883 begonnen und demnach in einem Jahre vollendet. Die Bauarbeiten wurden von der Firma W. Knauer und E. Gross durchgeführt. Die Bahn, die als Localbahn gebaut wurde und für eine Fahrgeschwindigkeit von höchstens 25 km pro Stunde ausgerüstet ist, wurde von Seite des Staates finanziell unterstützt. Der Staat übernahm nämlich für 350 000 fl. Stammactien der zu bildenden Actiengesellschaft. Der Betrieb wird von der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft geführt, welche diesbezüglich auf die Dauer von 20 Jahren einen Vertrag

geschlossen und welche sich überdies an der Finanzirung des Unternehmens durch Uebernahme von Prioritätsactien im Betrage von 450 000 fl. und von Stammactien im Betrage von 50 000 fl. betheiligte. Das Gesammtcapital wurde mit 1 050 000 fl. festgesetzt.

Commercielle Direction der Südbahn.

Der bisherige Oberinspector Pakeny wurde zum commerciellen Director dieser Bahn ernannt. Derselbe hat auch bei den wichtigsten Actionen der Gesellschaft, wie z. B. bei dem Verkauf der Ungarischen Linien, namentlich aber durch seine hervorragenden Leistungen in Bezug auf den Seeverkehr mit Triest und die Abschlüsse mit dem westlichen Staatsbahnnetze, die Interessen seiner Gesellschaft im vollen Umfang zu wahren vermocht, aber auch durch Coulanz und Liebenswürdigkeit alle Schärfen, wie sie das Geschäft mitzubringen pflegt, zu vermeiden gewusst.

Central-Abrechnungsbureau der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

Zu den geplagten Beamten in Oesterreich gehören auch jene Angestellten, welche von den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen dem Central-Abrechnungsbureau zugetheilt werden, wie aus dem bereits mitgetheilten Rechenschaftsbericht erhellt. Der Leitung dieses Amtes kann aber die grösste Fürsorge für das Personal nachgerühmt werden.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die Coursentwicklung der Transportwerthe hat nun wieder die aufwärts strebende Richtung eingeschlagen, seitdem günstige Berichte über die Ernteaussichten einlaufen, welche einen Export nach Süddeutschland und der Schweiz sicherstellende Mittelernte in Ungarn versprechen. Es notiren auch die Exportbahnen: Carl-Ludwig 278,25 und Staatsbahn 318, dagegen Südbahn 145. Sehr gesucht waren wegen des Pressburger Viehmarktes, über welchen demnächst die Mittheilung folgt, Ungarische Nordostbahn (165,25) und insbesondere Ungarisch-Galizische (170), für welche ausser ihren bedeutenden, die des stärksten Jahres 1883 übersteigenden Einnahmen noch die belangreichen Viehtransporte nach Pressburg über ihre ganze Linie in Aussicht stehen.

Ausschliesslich priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1883 ist Folgendes hervorzuheben:

Es wurden befördert:

A. Auf den Linien des Unternehmens Lit. A.: 1. 490 557 Personen (gegen 1882 mehr 19 607), 2. Gepäck 2 113,2 t (gegen das Vorjahr mehr 124,0 t), 3. Eilgut 3 663,0 t (gegen 1882 mehr 599,4 t), 4. Frachtgut 598 920,7 t (gegen 1882 mehr 31 113,3 t), 5. Kohlen insgesammt 1 450 329,5 t (gegen das Vorjahr mehr 115 333,9 t).

B. Auf den Linien des Unternehmens Lit. B. 1. 668 662 Personen (gegen 1882 mehr 26 194), 2. Gepäck 4 193,0 t (gegen 1882 mehr 231,7 t), 3. Eilgut 4 043,3 t (gegen das Vorjahr mehr 618,7 t), 4. Frachtgut 471 649,1 t (gegen 1882 mehr 36 622,4 t), 5. Kohlen 975 451,3 t (gegen 1882 mehr 141 073,5 t).

Auf den Bahnlinien Lit. A. sind folgende Einnahmen erzielt: a) aus dem Personen- und Gepäckverkehr 460 431 fl., b) aus dem Eil- und Frachtgutverkehr 2 737 622 fl., c) an verschiedenen Einnahmen 143 657 fl., also zusammen 3 341 710 fl., d. s. gegen 1882 mehr 235 106 fl. Danach entfallen pro Kilometer Bahnlänge durchschnittlich 16 894,39 fl. (gegen das Vorjahr mehr 1 020,07 fl.).

Die Betriebsausgaben der Bahnlinie A. betragen: a) für die allgemeine Verwaltung 51 796 fl., b) für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 461 126 fl, c) für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 346 783 fl., d) für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst 216 921 fl., oder zusammen 1 076 626 fl. (gegen 1882 mehr 43 409 fl.). Durchschnittlich beziffern sich die Ausgaben pro Kilometer auf 5 443,01 fl. (gegen 1882 mehr 163,41 fl.). Das Verhältniss der Betriebskosten zu den Einnahmen beträgt 32,22 pCt. (1882 = 33,26 pCt.). An besonderen Auslagen: Steuern, Stempel etc. sind erwachsen 129 553 fl. (gegen 1882 weniger 7 315 fl.), als Betriebs-Ueberschuss der Linien Lit. A. ergeben sich 2 135 530 fl. (gegen 1882 mehr 199 012 fl.). Zu diesem Ueberschusse tritt hinzu die Hälfte vom Ueberschusse des Steinkohlenwerks Buschtêhrade-Rapitz mit 210 516 fl. und Activzinsen 28 010 fl., so dass insgesammt resultiren 2 374 056 fl. Davon kommen in Abzug Zinsen für die Prioritäten 894 898 fl, Amortisation 127 200 fl. Mithin verbleibt ein Reinertrag von rund 1 351 958 fl. (gegen 1882 mehr 193 458 fl.).

Die Einnahmen aus dem Betriebe der Linien Lit. B. betragen: 1. aus dem Personen- und Gepäckverkehr 621 342 fl., 2. aus dem Eil- und Frachtgutverkehr 2 111 296 fl., 3. an verschiedenen Einnahmen 119 200 fl. oder zusammen 2 851 838 fl. (gegen 1882 mehr 202 798 fl.). Es entfallen durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 11 307,85 fl. (gegen 1882 mehr 804,12 fl.). Dagegen die Betriebsausgaben: a) für die allgemeine Verwaltung 73 853 fl., b) für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 446 492 fl., c) für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 393 327 fl., d) für Werkstätten- und Zugförderungsdienst 225 192 fl., also zusammen 1 138 864 fl. (gegen 1882 mehr 2 252 fl.). Die Ausgaben stellen sich pro Bahnkilometer durchschnittlich auf 4 515,72 fl. (gegen 1882 mehr 8,93 fl.). Das Verhältniss der Betriebskosten zu den Einnahmen beträgt 39,93 pCt. (im Vorjahre 42,91 pCt.). An besonderen Ausgaben, als Steuern etc. sind aufgelaufen 30 412 fl. (gegen 1882 mehr 1 283 fl.). Hiernach berechnet sich ein Ueberschuss der Linien Lit. B. von 1 682 562 fl. (gegen 1882 mehr 199 262 fl.). Diesem Ueberschuss tritt die Hälfte des Ueberschusses des vorbezeichneten Steinkohlenwerks mit 210 517 fl. hinzu, so dass nunmehr ein Ueberschuss der Linien Lit B. von 1 893 079 fl. resultirt. Davon kommen in Abzug: Passivzinsen 24 579 fl., Zinsen für Prioritäten 1 001 484 fl. und Amortisation 142 349 fl. oder insgesammt 1 168 402 fl. Es verbleibt mithin den Linien Lit. B. ein Reinertrag von 724 677 fl. (gegen 1882 mehr 185 733 fl.).

Von dem Reinertrage des Unternehmens Lit. A. von 1 351 958,35 fl. sind statutenmässig 4 pCt. = 54 078,33 fl. dem Reservefonds zuzuweisen. Von dem verbleibenden Betrage von 1 297 880,02 fl. wird beantragt, 5 pCt. des Nominalbetrags der im Umlaufe befindlichen nicht verloosten Actien Lit. A. mit 481 451,25 fl. an die Actionäre zu vertheilen. Von den nun verbleibenden 816 428,77 fl. werden 27 000 fl. Tantième an den Verwaltungsrath gezahlt. Der Rest von 789 428,77 fl. soll wie folgt vertheilt werden: a) dem Erneuerungsfonds Lit. A. 280 000 fl., b) der Knappschafts-Bruderlade des Steinkohlenwerks Buschtêhrade-Rapitz 4 840,21 fl., c) der Kohlenwerks-Specialreserve 45 000 fl., d) dem Pensionsfonds 15 000 fl. Nach Abzug dieser Beträge von insgesammt 344 840,21 fl. verbleiben 444 588,56 fl. und zuzüglich des Uebertrags aus dem Vorjahr von 49 189,4½ fl. = 493 777,60½ fl. Hiervon soll an Superdividende auf jede Actie Lit. A. und auf jeden Genussschein Lit. A. ein Betrag von 23,75 fl. gezahlt werden oder zusammen 451 250 fl., so dass zum Vortrage auf das nächste Jahr 42 527,60½ fl. übrig bleiben.

Von dem Reingewinne der Linien Lit. B. mit 724 677,17½ fl. sollen statutenmässig 4 pCt. = 28 987,09 fl. dem Reservefonds Lit. B. zugewiesen werden. Von dem unter Hinzurechnung des Uebertrags aus dem Vorjahr von 40 048,59 fl. verbleibenden Reste von 735 738,67½ fl. erhält jede im Umlaufe befindliche Actie Lit. B. eine Dividende von 7,50 fl. d. s. für 68 405 Stück Actien 513 037,50 fl. Der nun verbleibende Betrag von 222 701,17½ fl. ist wie folgt zu vertheilen: a) dem Erneuerungsfonds Lit. B. 100 000 fl., b) an die Knappschafts-Bruderlade des vorher benannten Steinkohlenwerks 4 840,21½ fl., c) der Kohlenwerks-Specialreserve 45 000 fl. Nach Abzug dieser Gesammtzuweisungen von 149 840,21½ fl. verbleiben als Uebertrag auf das nächste Jahr 72 860,96 fl.

Aachen-Jülicher Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte der Verwaltung über das Betriebsjahr 1883 ist sowohl hinsichtlich der Frequenz als der Einnahme eine erfreuliche Steigerung zu constatiren.

Personen sind befördert: a) in der II. Wagenclasse 22 605 (1882 11 317), b) in der III. Wagenclasse 113 447 (1882 54 309), c) in der IV. Wagenclasse 299 373 (1882 163 050), d) Militärs 3 092 (1882 899) und dafür vereinnahmt: ad a) 14 737 ℳ (1882 6 807), ad b) 40 800 ℳ (1882 19 794), ad c) 56 489 ℳ (1882 32 807), ad d) 772 ℳ (1882 231 ℳ). Die ausserordentliche Steigerung fällt hauptsächlich der am 1. October 1882 eröffneten Strecke HöngenJülich zu, doch auch auf den alten Strecken ist der Verkehr dauernd und wesentlich gestiegen. Auf einen Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge entfallen im Personenverkehr 3 151 ℳ (1882 2 481 ℳ). Die Einnahme ergiebt durchschnittlich in allen Classen pro Person 26 ₰, pro Personenkilometer 2,68 ₰ und jede Person hat durchschnittlich 9,59 km durchfahren.

Im Güterverkehr wurden befördert insgesammt: 821 557 t (1882 711 841 t) und dafür vereinnahmt 632 248 ℳ (gegen 1882 mehr 89 150 ℳ). Dies ergiebt an Einnahme pro Kilometer 14 558 ℳ (1882 17 149 ℳ). Der Rückgang der kilometrischen Einnahme aus dem Güterverkehr ist die natürliche Folge der Verlängerung der Bahn um mehr als 50 pCt. An Tonnenkilometern sind geleistet 9 342 720 (1882 7 952 345). Jede Tonne ist durchschnittlich 11,37 km transportirt und hat 72 ₰ erbracht.

Der Güterverkehr ist vorzugsweise ein Wagenladungs-Verkehr.

Die Gesammteinnahme stellt sich abzüglich des Uebertrags aus dem Vorjahr von 11 543 ℳ der Einnahme aus dem Erlöse für ausrangirtes Material zu Gunsten des Erneuerungsfonds von 40 212 ℳ und der Zinsen von 5 692 ℳ auf 904 502 ℳ, mithin gegen 1882 um 138 911 ℳ höher. Von dieser reinen Betriebseinnahme, welche 10,6 pCt. des am Jahresschlusse verwendeten Anlagecapitals ausmacht, entfallen durchschnittlich auf einen Kilometer Betriebslänge 20 827 ℳ.

Die Betriebs- und Verwaltungskosten beziffern sich wie folgt: a) Allgemeine Verwaltung 75 805 ℳ (1882 64 182 ℳ), b) Bahnverwaltung 44 465 ℳ (1882 46 602 ℳ) und c) Transportverwaltung 248 627 ℳ (1882 227 870 ℳ) oder insgesammt auf

368 897 *M.* (1882 338 654 *M.*). Die Erhöhung der Betriebsausgaben um 30 243 *M.* kann mit Rücksicht auf die Erweiterung des Unternehmens als verhältnissmässig gering bezeichnet werden. Durchschnittlich resultiren an Ausgaben pro Kilometer Betriebslänge 8 494 *M.* oder 40,78 pCt. der Betriebseinnahme (gegen 44,23 pCt. im Vorjahr).

Nach der Betriebsrechnung betragen die Gesammteinnahmen 961 950 *M.*, die Ausgaben, zuzüglich der Ausgaben von 93 831 *M.* zu Lasten des Erneuerungsfonds, 8 526 *M.* Dotation des Reservefonds und einschliesslich der resp. verbleibenden Rücklage in den Erneuerungsfonds von 54 693 *M.*, 525 949 *M.* Von dem Reste von 436 001 *M.* gehen noch ab die Zinsen für Obligationen und Anleihen mit 209 647 *M.*, so dass ein Nettoüberschuss von 226 354 *M.* verbleibt. Derselbe soll wie folgt verwendet werden: a) zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 6 000 *M.*, b) 5 pCt. Dividende an das begebene Actiencapital 180 000 *M.*, c) Tantièmen 21 831 *M.*, d) Abschreibungen auf Provisions- und Coursverlust-Conto 10 000 Mark, e) Vortrag auf das nächste Jahr 8 523 *M.* — Der Erneuerungsfonds beträgt Ende 1883 356 266 *M.*, der Reservefonds 43 834 *M.*

Werrabahn.

Geschäftsbericht pro 1883.

Der für das Betriebsjahr 1883 uns vorliegende Geschäftsbericht constatirt eine bedeutende Hebung des Betriebsergebnisses gegen das Vorjahr, erwähnt eines wegen Führung des Betriebes der der Stadt Schmalkalden gehörigen Zweigbahn (Wernshausen-Schmalkalden) abgeschlossenen neuen Vertrages sowie der noch nicht zum Abschluss gekommenen Verhandlungen wegen des Baues und Betriebes der Secundärbahnen Sonneberg-Lauscha (Fortsetzung der Linie Coburg-Sonneberg) und Themar-Schleusingen. Den Projecten Immelborn-Liebenstein und Hildburghausen-Heldburg-Friedrichshall wurde eine Betheiligung durch Actienübernahme im Betrage von je 20 000 *M.* in Aussicht gestellt.

Am 2. November 1883 waren 25 Jahre seit Eröffnung des Betriebes der Werrabahn abgelaufen und wurde den Beamten in Anerkennung ihrer Pflichttreue eine nach der Dienstzeit und der Dienststellung abgestufte ausserordentliche Remuneration im Gesammtbetrage von 47 240 *M.* bewilligt und dem leitenden Director für seine dem Unternehmen seit Beginn des Baues gewidmete Pflichttreue und Uneigennützigkeit der Dank des Verwaltungsrathes ausdrücklich votirt.

Im Betriebsjahre 1883 hat sich im Ergebniss des Personenverkehrs eine Verringerung von 0,69 pCt. bemerkbar gemacht, während im Güterverkehr eine Steigerung von 96 053 t resp. von 5 916 355 tkm eintrat.

Aus den einzelnen Zweigen des Verkehrs ist Folgendes hervorzuheben: Im Personenverkehr wurden 647 362 Personen (gegen 619 917 in 1882) befördert, welche 20 499 713 Personenkilometer (gegen 20 465 005 im Vorjahre) zurücklegten. Hierfür wurden 905 932 *M.* (gegen 912 591 *M.*), also — 6 659 *M.* vereinnahmt. Im Gepäcktransport wurden 29 998 t resp. 150 140 tkm bei einer Einnahme von 41 193 *M.* (gegen 1882 — 73 t resp. 602 tkm resp. 675 *M.*) befördert. Der Güterverkehr ergab a) im Binnenverkehr eine Beförderung von 64 227 t, b) im Verkehr mit anderen Bahnen 495 410 t, wofür a) 299 429 *M.*, b) 1 853 179 *M.*, in Summa 2 152 608 *M.* oder pro Tonne 3,78 *M.* und pro Tonnenkilometer 6,108 ₰ vereinnahmt wurden, gegen 1882 96 053 t mehr mit einer Mehreinnahme von 237 691 *M.* Inclusive Leichen- und Viehtransportgebühren wurden aus dem Güterverkehr 3 178 723 *M.* (gegen 1 915 966 *M.*) eingenommen. An diversen Einnahmen gingen weiter 320 851 *M.* (gegen 261 645 *M.*) ein, so dass sich die Gesammtbetriebseinnahme auf 3 499 575 *M.* stellt. Die Betriebskosten beliefen sich für die allgemeine Verwaltung auf 186 912 *M.* (gegen 173 536 *M.*), für die Bahnverwaltung auf 745 484 *M.* (gegen 713 124 *M.*), für die Transportverwaltung auf 1 295 736 *M.* (gegen 1 148 811 *M.*), in Summa auf 2 228 132 *M.* (gegen 2 035 471 *M.*) und pro Nutzkilometer auf 325,57 ₰ (gegen 322,56 ₰). Gegen das Vorjahr ist die transportirte Nettolast um 5 727 015 tkm, die Gesammteinnahme um 284 831,67 *M.*, die Ausgabe um 192 661 *M.* gestiegen. Der Ueberschuss stellt sich pro Nutzkilometer um 1,07 ₰ niedriger, die Einnahme um 1,94 ₰, die Ausgabe um 3,61 ₰ höher. Die Betriebskosten erforderten vom Bruttoertrage 0,32 pCt. mehr. Der Ueberschuss betrug incl. eines Zuschusses aus dem Reservefonds 1 285 986 *M.* (gegen 1 203 067 *M.*), zu welchem noch ein Uebertrag aus dem Vorjahre in Höhe von 21 039 *M.* hinzukam, so dass sich die Gesammtsumme desselben auf 1 307 025 *M.* belief. Dieser Ueberschuss wurde wie folgt verwendet: Für Verzinsung und zur Tilgung der Prioritätsobligationen 470 772 *M.*, zur Staatseisenbahnsteuer 23 504,35 *M.*, zur Zahlung einer 5 pCt. Dividende 751 035 *M.*, zur Rückzahlung auf Zinsgarantie und Zinsen an die betheiligten Regierungen 54 446,47 *M.* und zum Vortrag auf das nächste Jahr 7 267,45 *M.*

Der Reservefonds schloss ultimo December mit einem Bestande von 378 422 *M.*, der Versicherungsfonds mit 209 876 *M.*, der Pensionsfonds mit 554 100 *M.* ab.

Der Rest des 4½ pCt. Prioritätsanlehens mit 9 216 600 *M.* wird z. Z. in ein solches von 4 pCt. umgewandelt, was eine bedeutende Ersparniss von Zinsen zur Folge hat.

An Betriebsmitteln waren Ende des Jahres 1883 10 Personenzugs-, 13 Güterzugs- und 13 Tendermaschinen, 53 Personenwagen, 15 Gepäck-, 3 Pferde-, 254 bedeckte Güter-, 2 Biertransport-, 285 offene Güter- und 62 Langholzwagen vorhanden.

Die Einnahmen der Wernshausen-Schmalkaldener Bahn beliefen sich pro 1883 im Personen- und Gepäckverkehr auf 10 820 *M.* (gegen 10 443 *M.*), im Güter- und Viehverkehr auf 55 019 *M.* (gegen 51 006 *M.*), incl. aller Nebeneinnahmen auf 71 417 *M.* (gegen 66 736 *M.*). Die Ausgaben betrugen 34 536 *M.* (gegen 33 991 *M.*), der Ueberschuss 36 881 *M.* (gegen 42 745 *M.*).

Eisenbahnen Niederländisch-Indiens.

Dem Geschäftsbericht der Eisenbahngesellschaft Niederländisch-Indiens für das Betriebsjahr 1883 entnehmen wir Folgendes:

Die Betriebsresultate des Etatsjahres 1883 waren wiederum sehr befriedigend. Konnte auch nur eine Dividende von 8¼ pCt. gewährt werden, statt 8¾ pCt. wie im Vorjahre, so ist dieses nicht so sehr den ungünstigen Betriebsverhältnissen der beiden Eisenbahnlinien, sondern vielmehr den im Jahre 1882 der Gesellschaft zugefallenen, nicht aus dem eigentlichen Betriebe erwachsenen Einnahmen zuzuschreiben.

Obwohl der Gewinnsaldo der Linie Batavia-Buitenzorg 18 144 fl. niedriger war als in 1883, so betrug dahingegen der Gewinn der Linie Samarang-Vorstenlanden, insoweit derselbe den Actionären zufällt, 13 655 fl. mehr.

Die Minderung der Dividende ist dann auch hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass auf das Gewinn- und Verlustconto pro 1882 eine Summe von 19 298 fl. aus dem Vorjahre übertragen wurde, während der Vortrag aus dem Jahre 1882 auf das Gewinn- und Verlustconto pro 1883 nur 3 001 fl. betrug. Ueberdies belief sich der Saldo der Zinsenrechnung in 1882 auf 45 054 fl. gegen nur 17 602 fl. in 1883 und kommt eine Summe von 14 515 fl., welche auf neue Rechnung übertragen wird, nicht zur Vertheilung.

Die Betriebskosten der Linie Samarang-Vorstenlanden waren in 1883 32,4 pCt. gegen 34,2 pCt. in 1882 und diejenigen der Linie Batavia-Buitenzorg 41,1 pCt. gegen 39,2 pCt. in 1882.

Die erzielten Resultate gestatten eine regelmässige Tilgung der Schuldenlast der Gesellschaft. Konnte im Vorjahre eine Summe von 1 014 000 fl. zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt werden, wovon 411 000 fl. an den Staat, die Betriebsergebnisse pro 1883 ermöglichten eine Minderung der Schuldenlast mit 1 126 000 fl., wovon 466 000 fl. an den Staat, also 112 000 fl. mehr als im Vorjahre.

Mit der Convertirung der im Jahre 1869 emittirten mit 4 pCt. verzinslichen Obligationsanleihe, womit im Juli 1882 ein Anfang gemacht wurde, wird regelmässig fortgeschritten, insoweit der Verkauf von Obligationen der im Jahre 1879 emittirten mit 3 pCt. verzinslichen Anleihe solches gestattet. Während des Jahres 1883 sind 1 581 Obligationen verkauft und 15 für 4½ pCt. Obligationen umgewechselt. Dadurch konnte von der 4½ pCt. Anleihe bei Ausloosung durch Convertirung gegen 3 pCt. Obligationen und durch Ankauf für eine Summe von 1 384 000 fl. amortisirt werden, während durch die gewöhnliche alljährliche Ausloosung 152 000 fl. amortisirt wurden, so dass am Ende 1883 noch ein Betrag von 3 139 500 fl. in Circulation war.

Das Actiencapital der Gesellschaft betrug Ende 1883 11 450 000 fl. Von den verschiedenen Anleihen waren emittirt 21 829 800 fl., convertirt 10 357 360 fl., amortisirt 3 288 140 fl., in Circulation 8 184 300 fl. Der Bestand der Reserve- und Erneuerungsfonds betrug 2 121 311 fl. Am Ende 1882 betrugen die von dem Staat gewährten Vorschüsse 2 358 240 fl., am Ende 1883 war dieser Betrag bis auf 1 891 968 fl. reducirt.

Die Baurechnung betrug für die Linie Samarang-Vorstenlanden 19 365 378 fl. und für die Linie Batavia-Buitenzorg 3 559 330 fl.

Auf der 203 km langen Linie Samarang-Vorstenlanden betrugen die Einnahmen:

	1883 fl.	1882 fl.
Aus dem Personen- und Gepäckverkehr	514 282	486 022
„ „ Güter- und Viehverkehr . . .	2 497 657	2 536 022
an Extraordinarien	106 010	120 150
Ueberhaupt	3 117 949	3 142 194
pro Kilometer	15 359	15 479
„ Tagkilometer	42,08	42,40
„ Zugkilometer	7,44	7,41
Die Ausgaben betrugen:		
Allgemeine Kosten	194 375	202 166
Bahndienst	343 098	392 389
Maschinendienst	306 429	321 469
Betriebsdienst	168 458	160 461
Ueberhaupt	1 012 360	1 076 485
pro Jahrkilometer	4 987	5 303
„ Tagkilometer	13,66	14,52
„ Zugkilometer	2,41	2,54

Der Reinertrag dieser Linie stellt sich sohin auf 2 105 589 fl. Von dieser Summe wurden bestimmt: 124 718 fl. für den Er-

neuerungsfonds für das Material, 124 718 fl. für den Reservefonds, 124 718 fl. für den Erneuerungsfonds für den Oberbau, 85 000 fl. für den Amortisationsfonds, 1 231 271 fl. wurden dem Staat zugewiesen und 415 164 fl. auf das Gewinn- und Verlustconto gesetzt.

Auf der Linie Batavia-Buitenzorg, deren Länge 58 km beträgt, wurden vereinnahmt:

	1883 fl.	1882 fl.
Aus dem Personen- und Gepäckverkehr	391 922	411 326
„ „ Güter- und Viehverkehr	312 156	330 511
an Extraordinarien	34 029	28 665
Ueberhaupt	738 107	770 302
pro Jahrkilometer	12 726	13 281
„ Tagkilometer	34,86	36,38
„ Zugkilometer	3,34	3,56
Es wurden verausgabt:		
Allgemeine Kosten	59 586	63 358
Bahndienst	72 103	77 089
Maschinendienst	96 304	82 089
Betriebsdienst	75 604	79 269
Ueberhaupt	303 598	301 805
pro Jahrkilometer	5 234	5 203
„ Tagkilometer	14,34	14,25
„ Zugkilometer	1,37	1,40

Der Reinertrag betrug demnach 434 509 fl. Von dieser Summe wurden 73 811 fl. auf den Reservefonds und 360 698 fl. auf das Gewinn- und Verlustconto überwiesen.

Griechenland.

Die Eisenbahnstrecke Athen-Eleusis ist nunmehr dem allgemeinen Verkehr übergeben worden. Man hofft, dass zum Winter auch die Strecken Kalamaki-Megara und Patras-Aegion-Korinth fertiggestellt werden dürften.

Das halbe Jahrhundert der Pensylvania Bahn.

In Nummer 11 dieser Zeitung brachten wir bereits eine kurze Notiz über die Feier des Jubiläums des 50jährigen Bestehens der Pensylvania Bahn. Es dürfte sich aber lohnen, auf die Geschichte dieser Bahn, namentlich der ersten Jahre derselben, dem in der „Railway Gazette“ gegebenen Berichte von Watkins nachfolgend, etwas näher einzugehen, weil dessen Mittheilungen als ein Beitrag zur allgemeinen Geschichte des Eisenbahnwesens anzusehen sind.

Am 15. April 1834 begaben sich der Gouverneur des Staates Pensylvanien, die Canalcommissare und Mitglieder der Legislative auf einem Canalschiff von Harrisburg nach Columbia, um am folgenden Tage an der Eröffnungsfeier der Bahn von Philadelphia nach Columbia — dem ersten Gliede der grossen Kette des jetzigen Pensylvania Systems — theilzunehmen. Dies war der schwache Anfang dessen, was im Laufe der Zeit zu einer Riesengesellschaft angewachsen ist, deren Linien das Gebiet von 13 Staaten berühren, deren durchschnittliche Bruttoeinnahmen ziemlich 1 000 D. pro Stunde betragen und aus deren Nettoerträgen 2½ pCt. Zinsen der Amerikanischen Staatsschuld gedeckt werden könnten.

Vorweg mag hierbei bemerkt werden, dass die ursprüngliche Pensylvania Eisenbahn (118,3 Miles) und die damit in Verbindung stehenden Canäle (276,2 Miles) vom Staat erbaut und ungefähr 25 Jahre lang betrieben, dann aber 1857 beide der gegenwärtigen Gesellschaft käuflich überlassen wurden. Letztere hat jetzt in Besitz, in Pacht oder in „Controle“ 6 837,5 Miles (11 000 km), davon befinden sich im Staate Pensylvanien 2 565 Miles, Ohio 1 265 Miles, Indiana 1 053 Miles, Newjersey 695 Miles u. s. w. Auf 1 029 Miles ist die Bahn zweigleisig.

Früheste Geschichte.

Schon 1812, als im Staate Newyork zum ersten Male die Frage einer Verbindung des Hudson mit dem Erie See zur Erörterung kam, vertrat ein Amerikanischer Bürger, John Stevens, nachdrücklich die Ansicht, dass dazu eine Eisenbahn zweckdienlicher sei, als ein Canal, und er veröffentlichte demnächst eine besondere Broschüre: „Die Vortheile einer Eisenbahn über eine Canalverbindung“, welche namentlich die zwischen Stevens und der eingesetzten Canalcommission hierüber gepflogene Correspondenz enthielt.

Zu jener Zeit war aber in Amerika eine Eisenbahn ein noch unversuchtes Experiment, und auch in England bestanden nur einige ganz kurze Kohlen-Bahnstrecken. Während nun von Einzelnen eine Eisenbahn für geeignet gehalten wurde, sah die grosse Mehrheit sie als ein tolles und phantastisches Unternehmen an.

Zu den Letzteren gehörte auch die Newyorker Commission; dem Canal wurde daher der Vorzug gegeben, der Bau desselben begann am 4. Juli 1817 und im October 1825 wurde er in seiner ganzen Länge von 363 Miles dem Verkehr übergeben.

Die Vortheile und Nachtheile einer Eisenbahn wurden damals längere Zeit hindurch von der Pensylvanischen Presse und in den gesetzgebenden Körperschaften zu Harrisburg lebhaft erörtert, aber erst 1823 geschah ein entscheidender Schritt insofern, als die letzteren „ein Gesetz wegen Bestätigung einer Gesellschaft zur Herstellung einer Eisenbahn von Philadelphia nach Columbia im Lancaster County“ annahm und die Präsidenten und Directoren der Pensylvania Bahn bestätigte. Dasselbe bestimmte u. A., dass der Bahnkörper nicht über 40′ breit sein, nicht über Begräbnissplätze oder durch Kirchen, ebensowenig durch Jemandes Haus ohne Einwilligung des Eigenthümers geführt, auch nicht irgendwo auf der öffentlichen Landstrasse angelegt werden dürfe. Die Gesellschaft wurde ermächtigt, an Fracht pro Tonnen-Mile 7 Cts. in westlicher und 3½ Cts. in östlicher Richtung zu erheben.

Aber die Unternehmer, obwohl es ihnen gelungen war, dieses Gesetz durchzubringen, empfingen anderswie keinerlei Ermuthigung, weder vom Staat, noch von Capitalisten. Schon 1821 hatte der Chef der Unternehmer, der oben erwähnte John Stevens, einen offenen Brief an Rob. Whaiton, den Bürgermeister von Philadelphia, in der Angelegenheit gerichtet, in welchem er diese mit grossem Eifer vertrat; aber die Bürger der Stadt konnten sich von der Wichtigkeit des Unternehmens nicht überzeugen. Stevens sah sich daher veranlasst, später einen zweiten offenen Brief zu veröffentlichen, der von der damaligen öffentlichen Stimmung und dem gegen Eisenbahnanlagen herrschenden Misstrauen Kenntniss giebt und den wir für interessant halten, um ihn nachfolgend wiedergeben zu können.

„Philadelphia. 1823.

Sir! Es wird wohl jetzt allgemein zugegeben, dass eine Eisenbahn nicht ein blosses phantastisches Project, sondern thatsächlich ausführbar ist. Bei ihren Gegnern herrscht indessen die irrthümliche Vorstellung vor, dass sie nur auf kurze Entfernungen praktisch sein könne und dass die erstrebte Ausdehnung auf eine Länge von 73 Miles eine Lächerlichkeit sei.

Da die Eisenbahn in ihrem ganzen Laufe völlig gleichmässig hergestellt werden wird, so kann nur durch ihre Abweichung von der horizontalen Linie ein Unterschied in der fortschreitenden Bewegung der Fahrzeuge hervorgebracht werden. Die Concession bestimmt aber, dass auf keiner Stelle in einem Winkel von mehr als 2 Grad von der horizontalen Linie abgewichen werden darf.

Wenn nun auf einem etwa 1 Mile langen Theile der in der nächsten Umgebung der Stadt zu bauenden Bahn solche Erhebungen von 2 Grad vorkommen, es sich aber als ausführbar erweisen sollte, darauf ohne Schwierigkeit und Hinderniss beladene Wagen vor- und rückwärts zu bewegen, könnte man dann nicht billigerweise annehmen, dass derselbe Erfolg auf einer ähnlichen, viel längeren Eisenbahn erreicht werden würde? Ein solches Experiment würde daher gewiss nicht verfehlen, selbst in den misstrauischesten Gemüthern Vertrauen hervorzurufen.

Ein fernerer Beweis der Ausführbarkeit der beabsichtigten Eisenbahn ist gewiss der schleunige Fortschritt, welcher in dieser wichtigen Verbesserung in England erreicht ist. Wenn dort in den beschränkten Grenzen von 250 □Miles in der unmittelbaren Nachbarschaft von Newcastle binnen einem ganz kurzen Zeitraume nicht weniger als 450 Miles Eisenbahnen haben ausgeführt werden können, weshalb sollte es denn schwieriger sein, eine Länge von 73 Miles zu bauen? Die geplante Herstellung einer Bahn von Manchester nach Liverpool, zwischen welchen grossen Städten bereits ein breiter Canal besteht, beweist aufs Deutlichste ihre Ausführbarkeit und Nützlichkeit.

Die Kosten würden auf etwa 5 000 D. pro Mile abzuschätzen sein. Es würden daher 1 000 Actien à 5 D. zur Herstellung einer Mile Bahn genügen.

Es wird daher hierdurch der erleuchtete Patriotismus und der Unternehmungsgeist der guten Bürger von Philadelphia angerufen, einen Schritt vorwärts zu thun und durch die Herleihung von 5 D. pro Person die besprochene Verbesserung über alle Möglichkeit eines Zweifels oder einer Ungewissheit hinweg zu bringen.

Dass diese Anlage, von der Betriebseröffnung ab, mehr als die gewöhnlichen Zinsen einbringen wird, darüber kann nicht der Schatten eines Zweifels sein, und dass sie in nicht ferner Zeit 12 pCt. pro anno ergeben wird, ist ebenso sicher.

Die beabsichtigte Eisenbahn wird in folgenden wichtigen Punkten von der gewöhnlichen Landstrasse sich unterscheiden: Die wirklichen Kosten des Transports auf der Eisenbahn werden ermässigt werden auf ¼ der jetzt auf der Landstrasse entstehenden. Aber der wichtigste Punkt des Unterschiedes für die Actionäre wird sein, dass die ganzen Einnahmen aus der Personen- und Güterbeförderung der Eisenbahngesellschaft zukommen, wogegen die Strassengesellschaft nur einen Zoll erheben kann. Die Ausgabe für Reparaturen wird in keinem Verhältniss stehen zu der auf den Landstrassen. Dann wird aber auch die Bahn zu jeder Jahreszeit benutzbar sein. Dieser Umstand giebt einer Bahn auch das entschiedenste Uebergewicht über einen Canal, der im Winter Monate lang durch Frost unbenutzbar wird.

Sollte nun gar durch Fortschritt der Verbesserung die Dampfkraft an Stelle der Pferdekraft zur Verwendung kommen können, so würde ganz unzweifelhaft die Beförderung viel billiger als auf dem Canal möglich sein. Wie eigenthümlich diese Ansicht auch erscheinen mag, so ist sie gleichwohl durch Rechnung zu erweisen. Und wenn diese grosse Verbesserung der Beförderungsweise bis Pittsburgh und von da weiter in das Herz des ausgedehnten und fruchtbaren Staats Ohio und selbst

bis zu den westlichen Seen ausgedehnt sein wird, so kann Philadelphia das grosse Emporium des westlichen Landes werden.

Sollte die Subscriptionsliste für die Actien sich bald füllen, so könnte die Eisenbahn von Philadelphia bis Columbia mit Leichtigkeit bis zum Winter fertiggestellt werden und die Actionäre würden dann in den sofortigen Genuss einer Rente von ihren Actien gelangen.

Ich bin etc. John Stevens."

Trotz so eindringlicher Mahnung und der sonstigen eifrigen Anstrengungen, die öffentliche Meinung für sein Project zu gewinnen, gelang es Stevens in den Jahren 1824 und 1825 weder in Philadelphia noch in Newyork, die nöthigen Gelder auch nur für eine einzige Mile Eisenbahn zu erlangen. Die ihm ertheilte Concession erlosch in Folge dessen im Jahre 1826. Inzwischen hatten schon die stattgefundenen vielfachen Erörterungen ihre Früchte getragen; die im November 1824 entstandene „Pensylvanische Gesellschaft zur Beförderung innerer Verbesserung" beschloss einen Commissar nach Europa zu senden, um dort Information zu sammeln über alle werthvollen Verbesserungen bezüglich Canäle, Strassen, Eisenbahnen, Brücken etc. Der dazu erwählte William Strickland aus Philadelphia fuhr im März 1825 nach Europa ab. Sein demnächst erstatteter und veröffentlichter Bericht erregte in hohem Masse die allgemeine Aufmerksamkeit; die Frage: ob Canal oder Eisenbahn? blieb aber immer noch auf längere Zeit unentschieden. Erst am 24. März 1828, grade fünf Jahr nach der obengedachten Stevens'schen Concession, wurde endlich von der Legislatur ein entscheidender Beschluss gefasst, dahin gehend: mit dem Bau einer Bahn durch den Staat vorzugehen. Demgemäss begann Major Wilson die Vorarbeiten zur Philadelphia und Columbia Bahn und im April 1829 wurden die Verträge über die Ausführung abgeschlossen. Gleichwohl verzögerte sich die Fertigstellung dadurch, dass sich der gesetzgebende Körper von 1829/30 nicht dafür interessirte, so dass 1830 der Bau zum völligen Stillstand kam. Einzelne Theile wurden in den folgenden Jahren, zunächst zu Bauzwecken, befahren, aber erst am 16. April 1834 fand die feierliche Eröffnung der ganzen Strecke statt.

Obwohl die Bahn ursprünglich nur für den Betrieb mit Pferdekraft bestimmt und angelegt war, wurden doch in den Jahren 1830—1833 von einigen Amerikanischen Ingenieuren Versuche mit von ihnen erbauten Locomotiven gemacht; diese erwiesen sich aber schliesslich nicht als verwendbar. Erst 1834 entschloss sich der Staat, eine Locomotive bei Long & Morris in Bush Hill, welche kurz zuvor schon für andere Bahnen einige Locomotiven gebaut hatten, zu bestellen, und die von denselben gelieferte 6rädrige Maschine „Lancaster" war die erste regelmässigen Dienst thuende auf der Pensylvania Bahn.

Das „American Railroad Journal" vom 21. März 1835 sagt darüber:

„Die Personenwagen auf der Columbia Eisenbahn werden gezogen von einer Locomotivmaschine. Die Fahrt von Philadelphia nach Columbia, 82 Miles (132 km), wird zurückgelegt in etwa 6 Stunden; man glaubt aber binnen Kurzem mit 4 Stunden auskommen zu können."

Der Versuch mit dieser Maschine war so befriedigend, dass das Staatscommissariat sich entschloss, den Pferdebetrieb aufzugeben und am 1. Juni 1835 waren bereits 9, Ende 1835 17 Locomotiven, darunter 4 von Stephenson & Co., auf der Bahn in Betrieb.

Anfangs war letzterer wie auf einer öffentlichen Landstrasse eingerichtet gewesen. Einzelne Personen- und Transportfirmen waren Eigenthümer der Pferde und Wagen. Letztere hatten die verschiedenartigsten Formen und Abmessungen, ihre Tragfähigkeit war von 3—4 t. Die Fuhrleute waren rohe Gesellen und gaben durch ihre Widerspenstigkeit häufig zu grossen Störungen Anlass. Fahrpläne gab es dabei nicht, und da nur ein Gleis vorhanden war, entstand viel Verwirrung und Schaden.

Den Directoren wurde es auch bald völlig klar, dass ein erfolgreicher Betrieb nur möglich sei, wenn der Staat alle Betriebsmittel ankaufe. Dem widersetzten sich aber die Anwohner der Bahn aufs Heftigste; da das Volk, sagten sie, besteuert wird, um die Bahn zu bauen und zu unterhalten, so müssen auch die an der Bahn wohnenden Farmer das Recht haben, mit ihren eigenen Pferden und Wagen nach und von dem Markte in Philadelphia auf der Bahn ebenso zu fahren, wie auf der Landstrasse. Nach vielen Kämpfen wurde jedoch schliesslich in der Legislatur entschieden, dass der Staat die gesammte bewegende Kraft ankaufen und in Betrieb nehmen solle.

Nach der Einführung des Locomotivbetriebs hatte die Philadelphia und Ohio Bahn, ebenso wie die übrigen Bahnen jener Epoche, sehr zu leiden von den Schwierigkeiten, geeignete Mechaniker zur Reparatur ihrer Locomotiven und brauchbare Führer zu bekommen. Nach tüchtigen derartigen Leuten war grosse Nachfrage, und im Dienst musste man ihnen viele Freiheiten lassen. Die Abfahrtszeit des Zuges richtete sich danach, wann sie fertig waren, sie fuhren mit jeder ihnen passenden Geschwindigkeit und behandelten den Zug, wie ihnen beliebte. Sie waren die Herren der Situation und machten sich ihre Gesetze selbst. Die Geschäftslage wurde dadurch für die Verwaltung so unbefriedigend, dass von der Legislatur ein Comité eingesetzt wurde, um „nach Untersuchung zu berichten über den gegenwärtigen Zustand der Betriebskraft der Philadelphia und Columbia Bahn." Der demnächst erstattete Bericht gab von einem erschreckenden Mangel an Ordnung und System im Betriebe der Bahn Kunde.

Die ganze zuerst eröffnete Verkehrsstrecke der gedachten Bahn bestand in:

Philadelphia und Columbia Bahn	81,6 Miles
Oestliche Canalabtheilung	172,0 „
Portage Zweigbahn	36,7 „
Westliche Canalabtheilung	105,0 „
	395,3 Miles

mit 15 624 714 D. Gesammt-Baukosten.

Dies waren die ersten Anfänge der heutigen Pensylvania Bahn, welche im Jahre 1883 eine Betriebseinnahme von Brutto 26,7 Millionen und Netto 12,3 Millionen Dollar erzielte und in gewaltiger Weise die weitgehenden Hoffnungen der unternehmenden Männer rechtfertigte, welche die Linie planten, ehe die Locomotive ihre Leistungsfähigkeit vor der Welt erprobt hatte.

Literatur.

Deutschland und Orient in ihren wirthschaftspolitischen Beziehungen von Paul Dehn. Zweiter Theil: Zwischen Orient und Occident. München und Leipzig 1884. Franz'scher Verlag. Preis 4 *M.*

Inhalt: Zur wirthschaftspolitischen Charakteristik Oesterreich-Ungarns. — Deutschland und Ungarn. — Ungarns Production. — Ungarns industrielle Bestrebungen. — Ausländisches Capital in Oesterreich-Ungarn. — Deutschlands und Oesterreich-Ungarns Handelsbeziehungen. — Deutschlands und Oesterreich-Ungarns Verkehrsbeziehungen. — Zur Entwickelung des wirthschaftspolitischen Verhältnisses zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn. — Oesterreich und Ungarn in ihrem wirthschaftspolitischen Verhältniss. — Oesterreich-Ungarn und der Orient. — Oesterreich-Ungarn in Bosnien. — Deutschland und Serbien. — Deutschland und Rumänien. — Deutschland und Bulgarien. — Deutschland und Griechenland.

Nachdem im ersten Theile dieses von uns bereits anerkennend besprochenen Werkes (s. No. 16 S. 219 d. Ztg.) die Wege zwischen Deutschland und Orient, die Donaustrasse, die Orientbahnen und der Seeweg behandelt worden sind, führt der zweite Theil in den Orient selbst und zwar zunächst in die neu aufstrebenden Staaten zwischen Orient und Occident, über Oesterreich-Ungarn nach Bosnien, Serbien, Rumänien, Bulgarien und Griechenland. Erschöpfende Monographien dieser Staaten werden nicht gegeben, wohl aber alle die mannigfachen vorhandenen oder entstehenden oder möglichen wirthschaftspolitischen Beziehungen derselben zu Deutschland, meist aus persönlicher Anschauung von Land und Leuten geschildert. Es ist dem Verfasser Ernst gewesen mit der Unbefangenheit seines Forschens und der Wahrhaftigkeit seiner Darstellung und wie er im bewussten Gegensatz zu tendenziösen Darstellungen der Wiener Tagespresse und ihren Affiliirten die wirthschaftspolitischen Zustände in Oesterreich-Ungarn, Bosnien, Serbien, Rumänien und Bulgarien rücksichtslos und freimüthig schildert, wird er sich auf vielfache Vorwürfe und Anfeindungen gefasst machen müssen. Er ist aber der Ansicht, dass die Missstände, an denen der Verkehr Deutschlands mit dem Orient krankt und stagnirt, endlich einmal aufgedeckt werden mussten. Nach der scharfen Charakteristik, welche in dem vorliegenden Werke von den wirthschaftspolitischen Verhältnissen in Oesterreich-Ungarn entworfen wird, sind diese Uebelstände hauptsächlich in dem befreundeten Nachbarreich zu suchen, „wo in Spiel und Speculation grundsatzlose Elemente emporgekommen sind und sich fast des ganzen Handels- und Nachrichtenverkehrs zwischen Deutschland und Orient bemächtigt haben". Um diesen Verkehr nicht vollends in bedenkliche Hände und in Stagnation gerathen zu lassen, sei die Aufnahme und Erneuerung desselben unmittelbar von Deutscher Seite nothwendig. Deutschland ist der natürliche Freund der Staaten und Völker zwischen Orient und Occident und im Interesse seiner nationalen Wirthschaft, welche nichts anderes fordert als die Freiheit des Weges nach dem Orient, als das Erstehen möglichst kaufkräftiger, also möglichst wohlhabender Nationalwirthschaften, bereit, über die ungestörte friedliche Erstarkung derselben in politischer und wirthschaftlicher Hinsicht zu wachen. „Weder die lediglich auf sich angewiesenen Magyaren und Rumänen, welche unter einander wie zu den Nord- und Südslavischen Völkerschaften im Gegensatz stehen, noch die Serben und Bulgaren als Hauptvertreter der Südslaven sind für sich allein nach aussen mächtig und nach innen gekräftigt genug, um Störungen abzuwehren, ja selbst nur zu ertragen. Wohlwollend steht nun hinter ihnen in Mitteleuropa das Deutsche Reich, gemeinsamer Interessen sich bewusst, und fördert Alles, was die politische Unabhängigkeit und die wirthschaftliche Selbstständigkeit jener Staaten sichert." In den Schlusssätzen der Einführung (S. 30) werden, nachdem die Nothwendigkeit einer wirthschaftspolitischen Annäherung der Staaten zwischen Orient und Occident unter einander betont worden, die grossen Ziele Deutscher Wirthschaftspolitik im Orient angedeutet: „Wenn dann die Intentionen des leitenden Deutschen Staatsmannes, welcher seit der Auflösung des Deutschen Bundes ein neues vertragsmässig geregeltes Verhältniss zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn er-

strebte, welcher in seinem Deutschen Verfassungsentwurf vom Juni 1866 bestimmt wissen wollte: „„Die Beziehungen des Bundes zu den Deutschen Landestheilen des Oesterreichischen Kaiserstaates werden nach erfolgter Vereinbarung über dieselben mit dem zunächst einzuberufenden Parlament durch besondere Verträge geregelt werden"", welcher im Jahre 1879 bei seiner Anwesenheit in Wien nach sonst zutreffenden Berichten zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn „„ein öffentliches verfassungsmässiges Bündniss gegen eine Coalition"" herstellen wollte, das „„durch Mitwirkung aller constitutionellen Factoren zu Stande gekommen, auch nur durch solches Zusammenwirken, also nur mit Zustimmung, in Deutschland des Kaisers, des Bundesrathes und des Reichstages, in Oesterreich des Monarchen und der Vertretung von Cis- und Transleithanien auflösbar sein sollte"", so darf wohl angenommen werden, dass aus dem bestehenden politischen Vertragsverhältniss zwischen den beiden Mitteleuropäischen Reichen im Hinblick auf die Bedeutung der gemeinsamen Interessen im Orient unter Beseitigung all' der vorhandenen, mehr oder minder kleinlichen Differenzen unter der einen oder anderen Form eine wirthschaftspolitische Annäherung hervorgehen wird, welche berufen wäre, im Interesse aller Völker vom Rhein bis zu den Mündungen der Donau nicht nur Streit und Krieg zu verhindern, sondern die friedliche Arbeit Europas positiv zu fördern. Mehr als anderen widerstrebt es wirthschaftspolitischen Kreisen, das, was man Conjecturalpolitik nennt, zu treiben. Allein es muss doch betont werden, dass die grossen Ziele zukünftiger Mitteleuropäischer Wirthschaftspolitik nicht so ferne und nebelhafte sind, als es den ersten Anschein hat, wenn sie im Orient und zwar in den Staaten zwischen Orient und Occident durch handelspolitische, in der Europäischen Türkei durch verwaltungspolitische, in Anatolien endlich durch colonialpolitische Actionen angestrebt werden und nicht etwa in Gegenden, welche vorerst noch selbst ferne und nebelhafte sind. Eifersüchtig auf sein „„handelspolitisches Näherrecht"" verfolgt Oesterreich-Ungarn die neue Richtung, welche die Deutsche Handelspolitik nach Westafrika einzuschlagen scheint, und man glaubt bereits annehmen zu dürfen, dass die Erschliessung neuer Gebiete für den Deutschen Handel nothwendig dessen Concurrenz im Orient bis zu einem gewissen Grade werde abschwächen müssen. In diesen Tagen, da Deutsche Marinesoldaten eine Kanone aus den Ruinen der Brandenburgischen Veste Gross-Friedrichsburg von Afrika nach Berlin überführt haben, wie einen alten Zeugen vergangener, doch nicht vergessener Kämpfe und Bestrebungen, kommt ein Ausspruch des nun durch Schmoller in ein helleres Licht gerückten grossen Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg ins Gedächtniss, welcher einst bedauerte, dass die beiden grössten Deutschen Ströme, der Rhein und die Donau, Gefangene in fremden Händen seien. Wie damals, so wird man auch jetzt von Berlin aus über die kleinen Experimente in tropischen Zonen das grosse Ziel Mitteleuropäischer Wirthschaftspolitik, die wirthschaftspolitische Gewinnung des Europäischen, die colonialpolitische Cultivirung des Asiatischen Orients (Anatoliens), nicht übersehen. Wahrlich, hätte zu rechter Zeit ein Fürst in Wien geherrscht von dem weiten Blick eines Friedrich Wilhelm, die Donau wäre heute ein Deutscher Strom bis zur Mündung, während es jetzt noch fraglich erscheint, ob jene Länder für Deutschlands Handel und Cultur wiedergewonnen werden können. Damals lag in Wien der Schwerpunkt des grossen homogenen expansivkräftigen Reiches, welchem die weltgeschichtliche Aufgabe ward, den Osten der Europäisch-Deutschen Cultur zuzuführen. Verschwunden ist das alte, erstanden ein neues Reich, grösser, homogener, expansivkräftiger als jenes, und von diesem neuen Reich wird die Zukunft fordern, was die Vergangenheit vergeblich erwartet hat."

Vorstehende Citate aus dem Werk zeigen genügend, welchen Standpunkt der Verfasser einnimmt. Wir sind überzeugt, dass auch diese 2. Abtheilung des anziehend geschriebenen Werks bei Jedem, welcher Interesse hat für die wirthschaftlichen Beziehungen Deutschlands zum Orient, Anerkennung finden wird.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Vom 16. d. Mts. an finden im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande** für den Verkehr der Bayerischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof nach und von Stationen der Strecken Wilhelmshöhe bis Butzbach, Wilhelmshöhe bis Hasselbach, Walburg-Gross-Almerode und Cölbe bis Laasphe — Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover —, ferner nach und von Allendorf a. W.-Sooden, Bebra, Eschwege, Fulda, Gelnhausen, Hersfeld, Hünfeld, Meerholz, Niederhone, Schwebda, Sontra, Spangenberg, Steinau i/Hessen, Wächtersbach und Waldkappel — Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. — anderweite, ermässigte Taxen Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die Güterexpeditionen der betreffenden Verbandstationen.

Hannover, den 11. Juli 1884. (1691)
Königliche Eisenbahndirection,
auch Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Mit dem 15. Juli cr. tritt der Nachtrag X zum Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Hannover** in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für die einbezogenen Stationen der neuen Bahnstrecken Scharzfeld-St. Andreasberg und Wabern-Wildungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Frankfurt a/M., den 12. Juli 1884. (1692)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. August d. Js. tritt für den **Transport von Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen (vormalige Oberschlesische und Rechte-Oder-Ufer Bahn) nach Stationen

a) der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, sowie der Ostrau-Friedlander Bahn und
b) der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal

unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife je ein neuer Ausnahmetarif mit meist ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Druckexemplare der Tarife können von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau bezogen werden.

Breslau, den 11. Juli 1884. (1693)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Am 15. d. M. tritt der III. Nachtrag zum Specialtarif vom 20. November 1881 für die Beförderung von Kohlen und Koaks von Mannheim nach der Central- und Westschweiz in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Aargauischen Südbahn sowie der Gotthardbahn.

Exemplare sind durch unsere Güterverwaltung Mannheim unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 15. Juli 1884. (1694)
Generaldirection.

Vom 15. Juli cr. ab wird für die **Entladung von Getreide in loser Schüttung,** wenn dieselbe seitens der Bahnverwaltung nach Ablauf der Ladefrist erfolgt, eine Gebühr von 10 ℳ für 10 000 kg und wenn dieselbe von der Bahnverwaltung nach Vereinbarung mit den Interessenten vor Ablauf der Ladefrist übernommen wird, eine Gebühr von 6 ℳ für 10 000 kg erhoben.

Die Miethe für Hergabe der bei zwangsweiser Entladung zur Aufnahme des losen Getreides erforderlichen Säcke wird in Höhe der Selbstkosten berechnet.

Magdeburg, den 12. Juli 1884. (1695)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. In Folge Kündigung seitens der Direction der Französischen Ostbahn treten folgende Tarife mit dem 1. August d. Js. ausser Kraft:

1. Tarif für die directe Beförderung von Eilgütern zwischen Basel und Strassburg einerseits und Paris, Luneville etc. andererseits vom 1. Februar 1884.
2. Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Fleisch, frischen Fischen und frischer Butter als Eilgut von Schweizerischen Stationen nach Paris vom 1. Januar 1884.
3. Tarif für die Beförderung von Bier von Königshofen, Schiltigheim und Strassburg nach Paris vom 1. Januar 1884.

Sofern indessen an Stelle der zur Aufhebung gelangenden Tarife nicht gleichzeitig neue directe Tarife zur Einführung kommen, was noch besonders bekannt gemacht werden wird, oder die neuen Tarife Erhöhungen gegen die bisherigen enthalten, bleiben die jetzigen Tarife noch bis 15. September cr. in Kraft.

Strassburg, den 12. Juli 1884. (1696)
Kaiserliche Generaldirection.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 5. v. Mts. wird mitgetheilt, dass die Tarifsätze für den Verkehr zwischen Station Elst der Niederländischen Staatsbahn (südliche Linie) einerseits und den Stationen des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nördlich Münster — im Heft B 1 —, des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) — im Heft A 1 —, der Aachen-Jülicher Eisenbahn — im Heft D — und der Georgs-Marienhütter Eisenbahn — im Heft E des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs — am 1. September d. Js. ausser Kraft treten, ohne durch neue ersetzt zu werden.

Elberfeld, den 14. Juli 1884. (1697)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

In Folge Vereinigung des Stadtbahnhofes Breslau der ehemaligen Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn mit dem Bahnhof Breslau N./M. des Directionsbezirkes Berlin treten vom 1. September d. J. ab die für den Stadtbahnhof Breslau in den nachbezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft:

1. **Schlesisch-Süddeutscher Verband-Tarif,** Heft I vom 1. Februar 1883, Heft II vom 1. Juni 1882;
2. Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der **Breslau-Freiburger und der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn** vom 1. Juli 1882;
3. **Preussisch-Thüringischer Verband-Tarif** vom 1. August 1878.

Soweit in dem Tarif ad 1 die Leitung des Stadtbahnhofverkehrs über die Route der Breslau-Freiburger Eisenbahn vorgesehen ist, findet ebenso wie in dem Verkehr ad 2 die Güterabfertigung vom obigen Tage ab auf dem Bahnhof Breslau B. F. zu den für diesen Bahnhof bestehenden Tarifsätzen statt.

Im Uebrigen erfolgt die Abfertigung auf Breslau N./M. zu den Tarifsätzen dieses Bahnhofes. Theilweise Erhöhungen treten ein in dem Verkehr ad 3.

Zu 1 und 2 stellen sich die Tarifsätze für Breslau N./M. bezw. Breslau B. F. theils niedriger als die Sätze für Stadtbahnhof, theils den letzteren gleich.

Breslau, den 15. Juli 1884. (1698)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. d. M. tritt für den Transport von Steinen des Ausnahmetarifs D unseres **Local-Gütertarifs** zwischen Chorin und Halensee, früher Grunewald, ein Ausnahmefrachtsatz in Höhe von 0,23 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Berlin, den 13. Juli 1884. (1699)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Ludwigsbahn. Mit dem 16. l. M. kommt der Nachtrag XI zu unserem Localgütertarif zur Einführung. Derselbe enthält einen vollständigen neuen Kilometerzeiger unter Aufnahme der Entfernungen für die am gleichen Tage eröffnete neue Güter-Station Frankfurt Centralgüterbahnhof H. L. B. und verschiedene andere Ergänzungen.

Soweit der Nachtrag Erhöhungen enthält, treten die höheren Sätze erst am 1. September 1884 bezw. einem noch später zu publicirenden Termine in Kraft.

Der Nachtrag kann für 1,20 ℳ von unserem Tarifbüreau bezogen und auf unseren Stationen eingesehen werden.

Mainz, den 14. Juli 1884.
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction. (1700)

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. August d. Js. tritt unter vorstehender Bezeichnung ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern im Verkehre zwischen Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie der Aachen-Jülicher und Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn andererseits in Kraft, welcher theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der z. Z. bestehenden Frachtsätze enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Sätze noch bis zum 1. September d. J. in Kraft.

Am 1. September d. Js. kommen in Folge dessen zur Aufhebung:

1. Die Gütertarife für den a) Rheinisch- bezw. Bergisch-Märkisch-Bayerischen Verkehr vom 1. Februar 1879; b) Rechtsrheinisch-Bayerischen Verkehr vom 1. Februar 1879; c) Bergisch-Märkisch-Bayerischen Verkehr vom 1. April 1880 und sämmtliche hierzu erschienene Nachträge sowie die einzelnen zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld einer- und Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen andererseits bestehenden Frachtsätze;

2. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Roheisen von Rheinischen nach Bayerischen Stationen vom 15. November 1879;

3. die im Gütertarife zwischen Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Königlichen Saarbrücker- und Rhein-Nahe-Eisenbahn (Süddeutscher Eisenbahnverband) vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Moselbahn-Stationen Bullay, Carden, Cobern, Cochem, Eller a/d. M., Güls, Hatzenport, Moselkern und Winningen;

4. die im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarife vom 1. November 1877 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze zwischen sämmtlichen dem Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) angehörenden Stationen einerseits und den Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen andererseits.

Soweit der vorgenannte neue Gütertarif für einzelne Stationen keine Frachtsätze mehr enthält, bleiben die bisherigen Taxen noch bis zum 1. September d. J. in Kraft.

Ferner kommen am letztgedachten Tage zur Aufhebung:

1. Die im Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. vom 1. Februar d. Js. enthaltenen Frachtsätze zwischen den Bayerischen Stationen Meiningen und Lichtenfels einerseits und verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn andererseits und die sämmtlichen Frachtsätze für die Bodensee-Uferstationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach;

2. die im Ausnahmetarife für Holz vom 1. März d. Js. enthaltenen Frachtsätze zwischen den Bayerischen Stationen Eger, Franzensbad, Gemünden, Hof, Lichtenfels und Meiningen einerseits und verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn andererseits.

Es wird mitgetheilt, dass die in letzterem Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze für die Station Lulle ebenfalls am 1. September d. Js. ausser Kraft treten und an Stelle derselben die im Nachtrag I, gültig ab 1. ds. Mts., vorgesehenen Taxen der Stationen Bippen treten.

Nähere Auskunft auch über die Höhe der neuen Frachtsätze, ertheilt das Tarifbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Exemplare des neuen Gütertarifs sind am 1. August d. J. von den betheiligten Bahnverwaltungen und den Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Köln, den 18. Juli 1884. (1701)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Bahn-Verwaltungen.

Die für den 1. Juli cr. in Aussicht genommenen Frachterhöhungen für den Verkehr unserer Station Kastel mit Südwestbayerischen Stationen treten erst mit dem 1. September cr. in Kraft. Unsere Publication vom 7. Mai cr. ändert sich dementsprechend.

Frankfurt a/M., den 11. Juli 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direction
zu Frankfurt a/M. (1702)

Vom 1. September d. J. ab wird die Haltestelle Klützow der Stargard-Küstriner Eisenbahn in den **Kohlen-Ausnahmetarif** von Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn vom 15. September 1882 mit directen Frachtsätzen einbezogen, welche um 0,01 ℳ pro 100 kg niedriger sind als die für die Station Warnitz bestehenden Sätze.

Breslau, den 11. Juli 1884. (1703)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. Js tritt zum Staatsbahntarife zwischen Stationen der Directionsbezirke **Köln (linksrheinisch)** einerseits und **Breslau** andererseits der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs 1 für Holz,
2. Ausscheidung einiger bisher nachrichtlich aufgenommener Gemeinschaftsstationen aus dem Verkehre,
3. Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Domslau, Klettendorf und Koberwitz des Directionsbezirks Breslau,
4. Berichtigungen sowie Aufnahme der Königlichen Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn in den Verkehr.

Druckexemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,07 ℳ, für Besitzer des Haupttarifs jedoch gratis, auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 11. Juli 1884. (1704)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. Js. tritt zum Staatsbahntarife zwischen Stationen der Directionsbezirke **Breslau** einerseits und **Elberfeld** andererseits der **Nachtrag V** in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs 1 für Holz,
2. Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger in Betreff der Abfertigung der Sendungen im Verkehre mit den Stationen Dahlbruch, Ferndorf und Hilchenbach,
3. Ausscheidung einiger bisher nachrichtlich aufgenommener Gemeinschaftsstationen aus dem Verkehre,
4. Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Domslau, Klettendorf und Koberwitz des Directionsbezirks Breslau sowie Aufnahme der Königlichen Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn in den Verkehr.

Druckexemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,06 ℳ, für die Besitzer des Haupttarifs jedoch gratis, auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 11. Juli 1884. (1705)
Königliche Eisenbahndirection,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit 1. August l. J. tritt der Nachtrag III zu unserem seit 1. September 1881 giltigen Localtarife Heft II in Wirksamkeit, welcher den Ausnahmetarif XIV für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlproducten-Sendungen von Szerencs und Nyiregyháza nach Kassa und vice versa und ausserdem anderweitige in dem Tarife nothwendig gewordene Ergänzungen und Aenderungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind sowohl bei unseren Stationen als auch bei der Materialverwaltung der Generaldirection in Budapest zu bekommen.

Budapest, im Juli 1884. (1706)
Die General-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. 1. Die im Nachtrage III zum Tarif Oesterreich-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz vom 1. October 1883 unter Ausnahmetarif No. 63 für Reichenberg enthaltenen Frachtsätze finden unter Einhaltung der an dieselben geknüpften Bedingungen auch Anwendung auf Transporte von Wolle aller Art.

2. Berichtigung. Der im selben Nachtrage unter Ausnahmetarif No. 37 für Königinhof enthaltene Frachtsatz hat statt 1,31 ℳ richtig zu heissen 1,26 ℳ.

Wien, am 14. Juli 1884. (1707)
Betriebsdirection.

Mit 20. Juli a. c. tritt zum **Localtarife für die Jaroslau-Sokal-Bahn** ein Nach-

trag I in Kraft, welcher Fahrpreise für die I. Wagenclasse zur Personenbeförderung, sowie besonders ermässigte Ausnahmetarife für die Artikel Getreide etc., Mahlproducte, Bau-, Nutz- und Werkholz, Salz, Kartoffeln, Spiritus, Petroleum, Kohlen, Brennholz und Steine enthält.

Der Nachtrag ist in den einzelnen Stationen, bei der Betriebsdirection in Lemberg und im Oeconomate in Wien zu beziehen.

Wien, am 14. Juli 1884. (1708)
Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Zum Generalverzeichniss der Coupons für combinirbare Rundreise-Billets ist der IV. Nachtrag erschienen, durch welchen die bezüglichen Nachträge I—III zur Aufhebung kommen.

Näheres durch die Billetexpeditionen und die Ausgabestelle für combinirbare Rundreise-Billets in Erfurt, welche Exemplare des Nachtrags unentgeltlich abgeben. Erfurt, den 11. Juli 1884.
Königliche Eisenbahndirection. (1709)

Verband Thüringischer Bahnen. Zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verbande Thüringischer Bahnen vom 1. März 1880 tritt mit dem 15. d. Mts. der Nachtrag XII in Kraft. Derselbe enthält neben einigen im Instructionswege bereits eingeführten Tarifsätzen neue Taxen für den Verkehr zwischen der Haltestelle Haarhausen und Gotha, ferner directe Fahrpreise und Gepäcktaxen für den Verkehr mit der voraussichtlich am 1. August cr. zur Eröffnung kommenden Station Blankenburg i/Th., sowie endlich die Fahrpreise der auf der Ruhlaer Bahn zur Einführung kommenden Billets IV. Wagenclasse.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Erfurt, den 9. Juli 1884. (1710)
Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eröffnete zwischen Gondek und Schroda belegene Haltestelle Pierzchno der vormaligen Posen-Creuzburger Eisenbahn wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau — am 15. d. Mts. auch für den Personenverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 14. Juli 1884. (1711)
Die geschäftsführende Direction.
Kranck e.

III. Submissionen.

Submission auf Lieferung von 74 Stück Herz- resp. Kreuzungsstücken aus Hartguss oder Gussstahl (40 Herzstücke 1:10; 18 dergl. diverse Winkel und 16 Kreuzungsstücke diverse Winkel). Termin am

29. Juli 1884 Vormittags 11 Uhr im Geschäftslocal des diesseitigen Materialien-Bureaus, Fürstenwallstrasse No. 10 hierselbst. Offerten müssen bis zu diesem Termin frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Herz- und Kreuzungsstücke" versehen an das bezeichnete Bureau eingereicht werden. Die Bedingungen und Zeichnungen können daselbst eingesehen, auch gegen Einzahlung von 2 ℳ angefordert werden.

Magdeburg, den 11. Juli 1884. (1712)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 57. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Juli 1884.

Inhalt:

Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet.

IV. Die Ergebnisse der Statistik von 1883.

Nachstehend geben wir nach einem im soeben erschienenen Juli-August-Heft des „Archivs für Eisenbahnwesen" enthaltenen eingehenden Referat von C. Thamer eine gedrängte Uebersicht der wichtigsten Ergebnisse dieser Statistik.*) Bei dem grossen Umfange der Materie ist es nur möglich, den Gesammtversand und -Empfang der einzelnen Verkehrsbezirke im Ganzen und bezüglich der hauptsächlichsten Artikel, welche für die Landwirthschaft, Forstwirthschaft, das Berg- und Hüttenwesen und das Bauwesen von Wichtigkeit sind, aufzuführen.

A. Gesammtverkehr.

Der gesammte Güterverkehr umfasste 92 372 442 t, von denen 79 180 332 auf den Verkehr im Inlande, 13 192 110 auf den Verkehr mit dem Auslande entfielen. Vom Auslandsverkehr kamen 12 863 335 t auf den directen Verkehr zwischen Deutschland und dem Auslande und 328 774 t auf die Durchfuhr von Ausland zu Ausland. Es wurden 9 421 936 t aus Deutschland ausgeführt und 3 441 399 t nach Deutschland eingeführt.

Erwägt man, dass der Verkehr mit den Seehäfen zum grossen Theil den Verkehr mit dem überseeischen Auslande darstellt und dass der hier nachgewiesene Empfang mit der Eisenbahn sich als Ausfuhr aus Deutschland, der Versand mit der Eisenbahn sich als Einfuhr charakterisirt, dann beträgt: der Wechselverkehr zwischen den Deutschen Verkehrsbezirken (excl. der Deutschen Seehäfen) 45 270 988 t, der Verkehr der Deutschen Verkehrsbezirke (excl. der Seehäfen) mit dem Auslande (incl. der Seehäfen) in der Ausfuhr 9 135 073 + 3 031 045 = 12 166 118 t, in der Einfuhr 3 005 652 + 2 437 805 = 5 443 457 t, die Durchfuhr von Ausland zu Ausland, sowie zwischen dem Ausland und den Deutschen Seehäfen 328 774 + 286 863 + 435 747 = 1 051 384 t.

1. Localverkehr.

Von demselben ist als stärkster Verkehr derjenige des Regierungsbezirks Magdeburg mit 3 314 546 t, demnächst derjenige des Westfälischen Ruhrreviers mit 3 104 574 t und der des Regierungsbezirks Oppeln mit 2 896 144 t hervorzuheben. Der Verkehr der übrigen Preussischen Bezirke und sonstigen Deutschen Staaten verringert sich in abnehmender Scala, so dass z. B. entfallen auf Elsass-Lothringen 994 727 t, auf die Provinz Pommern (excl. der Häfen) 152 622 t, auf das Königreich Sachsen 97 326 t, auf das Königreich Bayern 21 729 t, auf Berlin 10 326 t.

2. Inland-Wechselverkehr (excl. der Seehäfen).

Der stärkste Versand mit 11 519 684 t entfällt auf das Westfälische Ruhrrevier und demnächst mit 6 881 441 t auf das Rheinische Ruhrrevier. Auf die Provinz Brandenburg kommen 1 167 018 t, auf das Königreich Sachsen 843 791 t, auf Bayern 626 341 t, auf Berlin 497 413 t.

Im Empfang kommen auf Duisburg, Ruhrort und Hochfeld 4 298 376 t, auf das Rheinische Ruhrrevier 3 636 327 t, auf die Provinz Westfalen 3 220 333 t, auf die Rheinprovinz (linksrheinisch) 3 171 825 t, (rechtsrheinisch) 2 489 685 t, auf Berlin 2 561 703 t, auf die Provinz Brandenburg 1 547 898 t, auf Sachsen 1 496 969 t, Bayern 770 438 t.

3. Eisenbahnverkehr der Seehäfen.

a) Versand (Deutsche Einfuhr) Elbhäfen 670 172 t, Weserhäfen 567 515 t, Rostock, Lübeck, Kiel 409 754 t, Pommersche Häfen 398 554 t, Ost- und Westpreussische Häfen 321 399 t, Emshäfen 70 410 t; b) Empfang (Deutsche Ausfuhr) Elbhäfen 993 040 t, Weserhäfen 681 008 t, Pommersche Häfen 469 674 t, Ost- und Westpreussische Häfen 456 288 t, Rostock, Lübeck, Kiel etc. 315 183 t, Emshäfen 115 850 t.

---

*) Da verschiedene Eisenbahnverwaltungen erst während des Jahres 1883 der Statistik zugetreten sind, hat, wie Herr Thamer mittheilt, der Localverkehr dieser Bahnen und deren Verkehr mit anderen der Statistik nicht beigetretenen Bahnen und dem Ausland theilweise unberücksichtigt bleiben müssen. Für Bayern, Sachsen und das Grossherzogthum Hessen weist das statistische Ergebniss in Folge dessen allerdings erhebliche Lücken auf und namentlich der Localverkehr dieser Staaten konnte nur in unvollkommener Weise zur Darstellung gelangen. Aehnliches gilt, wenn auch in geringerem Grade, von Mecklenburg und den Elbhäfen, sowie von den Ostpreussischen Häfen.

4. Wechselverkehr mit dem Auslande (mit Ausschluss der Seehäfen).

Im Versand der Deutschen Verkehrsbezirke	Tonnen	Im Empfang der Deutschen Verkehrsbezirke	Tonnen
Reg.-Bez. Oppeln	2067949	Rheinprovinz l. d. Rheins	392856½
Westf. Ruhrrevier	1985978½	Reg.-Bez. Oppeln	239982
Saarrevier	1205910	Elsass	237753½
Reg.-Bez. Breslau etc.	766669	Berlin	235163½
Rheinisch. Ruhrrevier	735267	Westf. Ruhrrevier	214977
Rheinprovinz l. d. Rheins	592861	Lothringen	199780½
Lothringen	374455½	Prov. Brandenburg	183596
Elsass	210447	Reg.-Bez. Breslau etc.	156117½
Grossh. Baden	135877½	Rheinisch. Ruhrrevier	150788½
Mannheim und Ludwigshafen	118621½	Thüringen	148334½
Prov. Hannover etc.	113201	Saarrevier	123265½
Prov. Westfalen	97425	Kgr. Sachsen	106234
Rheinprovinz r. d. Rheins	95363	Stadt Breslau	103864½
Reg.-Bez. Magdeburg etc.	78213	Prov. Ost- und Westpreussen	58059½
Prov. Hessen-Nassau etc.	77731	Grossh. Baden	52080½
Kgr. Württemberg	63358½	Pfalz	47558½
Duisburg, Ruhrort, Hochfeld	62230	Duisburg, Ruhrort, Hochfeld	44717
Pfalz	53408½	Kgr. Württemberg	43990½
Kgr. Bayern	51716½	Rheinprovinz r. d. Rheins	40167
Thüringen	45234	Prov. Westfalen	39224½
Prov. Posen	39980½	Prov. Hessen-Nassau etc.	36798
Stadt Breslau	32753½	Prov. Hannover etc.	33443½
Berlin	30041½	Mannheim und Ludwigshafen	32693½
Kgr. Sachsen	27040½	Kgr. Bayern	25616
Prov. Ost- und Westpreussen	23605½	Reg.-Bez. Magdeburg etc.	20579½
Prov. Brandenburg	21413½	Prov. Posen	19536
Grossh. Hessen	18095½	Grossh. Hessen	11322
Prov. Schleswig-Holstein	7612½	Prov. Schleswig-Holstein	3419½
Prov. Pommern	2141	Prov. Pommern	2596½
Grossh. Mecklenburg	473	Grossh. Mecklenburg	1136½

5. Eisenbahnverkehr der Seehäfen mit dem Auslande.

Versand (Einfuhr)	Tonnen	Empfang (Ausfuhr)	Tonnen
Weserhäfen	92519½	Ost- und Westpreuss. Häfen	296656½
Elbhäfen	78041½	Elbhäfen	81005½
Ost- und Westpreuss. Häfen	74752	Pommersche Häfen	34164½
Pommersche Häfen	36126½	Weserhäfen	16505
Rostock, Lübeck, Kiel etc.	4612	Rostock, Lübeck, Kiel etc.	5305
Emshäfen	811½	Emshäfen	2110½

6. Versand des Auslandes.	Tonnen	7. Empfang des Auslandes.	Tonnen
Böhmen	655689½	Holland	1772934
Belgien	480579½	Frankreich	1419484½
Luxemburg	450595	Oesterreich*)	1266800
Holland	387588½	Belgien	1180327½
Polen	308234	Böhmen	1154023
Russland (ohne Polen)	287433	Schweiz	895094½
Frankreich	236592	Luxemburg	605982½
Galizien etc.	184044	Polen	583331½
Oesterreich*)	177525	Italien	167970½
Ungarn etc.	167845½	Galizien etc.	157185½
Schweiz	67772½	Ungarn etc.	143137
Italien	22554	Russland (ohne Polen)	37981½
Dänemark	12049½	Dänemark	32591½
England	1650½	England	4673
Schweden und Norwegen	1246½	Schweden und Norwegen	420

*) Ohne Böhmen und Galizien.

Die einzelnen Artikelgruppen des Waarenverzeichnisses ordnen sich nach den Transportmengen des Gesammtverkehres:

No. des Waarenverzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Transportmenge Tonnen	No. des Waarenverzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Transportmenge Tonnen
60	Steinkohlen	40409507½	43	Oele, Fette	232394½
59	Steine, gebrannte	5702534½	40	Lumpen	208360½
6	Braunkohlen	5242453	45	Papier	203688½
20	Eisenerz	3827095½	29	Glas	202627½
11	Eisen, roh	2979875	66	Wolle	200578½
49	Rüben	2843565½	62	Theer	193718
70	Sonstige Güter	2089306	50	Rübensyrup	181383
21	Erde	1996347	28f	Leinsaat	179786½
31c	Brennholz	1815815	25	Flachs	173567
31b	Nutzholz	1683150	67	Zink	150013
28a	Weizen	1545337½	27	Garn	149907½
10	Düngemittel	1410959	64	Torf	147514½
28b	Roggen	1323532	30	Häute	143224
41	Mehl	1319159½	57	Stärke	143183
12	Eisen und Stahl	1243715½	65	Wein	141590½
37	Kartoffeln	1124442	47	Reis	139878
31a	Rundholz	1121858½	63	Thonwaaren	128545½
68a	Zucker, roh	834217½	4	Blei	126739
36	Kalk	827253½	17	Eiserne Röhren	124090½
52	Salz	769089	32	Holzzeugmasse	118602½
28d	Gerste	675332½	54	Schwefelsäure	118360
28c	Hafer	591651½	48	Thonröhren	113684
13	Eisenbahn-Schienen	585180	61	Eiserne Achsen	110822½
			5	Borke	110819
69	Sammelladungen	557413	24	Fische	108548½
28e	Hülsenfrüchte	479296	53	Schiefer	108285½
22	Erze, rohe	478726	55a	Soda, rohe	106245
7	Cement	458193	28g	Sämereien	105116½
3	Bier	443994	8	Chemikalien	103442
56	Spiritus	428081½	14	Eisenbahnschwellen (eiserne)	100873
46	Petroleum u. a. Mineralöl	370372	35	Kaffee	94086½
16	Eiserne Dampfkessel	365534	61	Tabak	91541½
			51	Salpetersäure	72213
19	Eisen- und Stahlwaaren	353060½	38	Knochen	69182½
			23	Farbehölzer	40038½
58	Steine, bearbeitete	269330	9	Dachpappe	39150½
			34	Jute	30657½
68b	Zucker, raffinirt	265688½	1	Abfälle	28512½
18	Eisen- und Stahldraht	262334	39	Knochenkohle	26979½
			33	Hopfen	20877½
2	Baumwolle	257692	26	Fleisch	19193
44	Oelkuchen	247871½	55b	Soda, kaustische	14676
42	Obst	242781½			

(Fortsetzung folgt.)

Zur Einführung einer Normalzeit in Deutschland.

Die Frage wegen Einführung einer Normalzeit, welche für andere Länder längst zu einem gewissen Abschluss gekommen, ist für Deutschland noch immer eine offene. Als ein Zeichen für die Bedeutung der Angelegenheit kann es angesehen werden, dass jede Kundgebung von der einen Seite alsbald eine Erwiderung von der gegnerischen Seite hervorruft. So ist anscheinend der auch von uns auszugsweise mitgetheilte, im Berliner Verein für Eisenbahnkunde gehaltene Vortrag über den Gegenstand alsbald Veranlassung gewesen für einen die Zweckmässigkeit der Einführung einer Normalzeit verneinenden und zu bezüglichen Massengesuchen an die Reichsregierung anregenden Vortrag des Directors der Breslauer Sternwarte in der „Schlesischen Gesellschaft für vaterländische Cultur", gegen welche das „Centralblatt der Bauverwaltung" eine sachgemässe Entgegnung bringt, aus welcher wir Folgendes mittheilen: „Vertreter der Sternkunde wenden sich gegen Vertreter der öffentlichen Verkehrsinteressen. Während letztere zur Herbeiführung einer grösseren Klarheit der Verhältnisse und zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und des Verkehrs überhaupt die Einführung einer Normalzeit entweder für das gesammte bürgerliche Leben oder wenigstens für das öffentliche Verkehrsleben als eine nothwendige und auf die Dauer unabweisbare Massregel hinstellen, wollen die Vertreter der Sternkunde den Verkehrsanstalten, insbesondere den Eisenbahnen, nur das gewähren, was diese in gewissem Umfange bereits haben, nämlich eine Normalzeit für den inneren Betriebsdienst, und beanspruchen für das gesammte bürgerliche Leben, also auch für das äussere Verkehrsleben in Deutschland, die unveränderte Beibehaltung der Ortszeit für alle Zeitbestimmungen. Es stellen sich hier also Mitglieder der Wissenschaft

den Forderungen und Erfahrungen des practischen Lebens scharf gegenüber. Wenn nun die inmitten des Verkehrslebens stehenden Männer ihre Forderung fast ausschliesslich durch die Rücksicht auf die Sicherheit und Regelmässigkeit des öffentlichen Verkehres begründen, so sollten doch die Vertreter der Wissenschaft gegen jene Forderungen nur dann auftreten, wenn sie Gründe schwerwiegendster Art in die Waagschale zu legen im Stande sind und den Nachweis erbringen können, dass diese in so vielen anderen Ländern ohne Schwierigkeit bereits eingeführte Massregel einer einheitlichen Zeitbestimmung gerade für Deutschland mit erheblichen Nachtheilen und Gefahren verbunden sein würde. Dieser Nachweis ist aber von den Gelehrten bis jetzt keineswegs geführt, und ihre Befürchtungen dürften auch völlig unbegründet sein. Die ausgesprochenen Bedenken beziehen sich nämlich, wie aus dem Vortrag des Directors der Breslauer Sternwarte von Neuem hervorgeht, hauptsächlich auf zwei Punkte. Einmal glaubt man, dass die Nichtübereinstimmung des bei der Annahme einer Normalzeit sich ergebenden Mittags mit der wahren Mittagszeit für den Arbeiterstand und sonstige Kreise des öffentlichen Lebens bezüglich der Tageseintheilung zu Verhältnissen führen könnte, an welche man sich nicht würde gewöhnen können. Andererseits wird besorgt, dass die erwähnte Nichtübereinstimmung der verschiedenen Mittagszeiten dadurch für die Wissenschaft lästig sein möchte, dass eine für die wahre Mittagszeit bestimmte Beobachtung an dem einen Orte etwa um 11½ Uhr, an dem anderen um 12 Uhr, an einem dritten Orte um 12½ Uhr ausgeführt werden müsste. Die gegen solche Bedenken sprechenden triftigen Gründe sind so oft und ausführlich in diesem Blatte erörtert, dass sie hier nicht abermals aufgezählt werden sollen. Nur darauf mag wiederholt hingewiesen werden, dass der ersten Befürchtung die Thatsache gegenübersteht, dass der Arbeiterstand, die Schulen und andere bei der Tageseintheilung in Betracht kommende Kreise des öffentlichen Lebens sich in anderen Ländern mit nahezu gleich grossen Unterschieden zwischen den Ortszeiten und der Normalzeit ohne Schwierigkeit an die durch die Einführung einer Normalzeit etwas geänderte Tageseintheilung gewöhnt, theilweise sogar eine Aenderung der bisherigen Gewohnheiten gar nicht empfunden haben. Ferner muss wiederholt ausgesprochen werden, dass das von den Vertretern der Sternkunde als lästig empfundene Umrechnen der Zeiten bei astronomischen und Witterungsbeobachtungen in der stillen Stube des Gelehrten erfolgt, und vorkommende Irrungen höchstens zu einer vorübergehenden Verdunklung des Ergebnisses einer Reihe von Beobachtungen führen können, während die Umrechnungen im Verkehrsleben in viel zahlreicheren Fällen nöthig sind, mitten im lärmenden und hastigen Betrieb erfolgen müssen und die dabei möglichen Fehler die Ursache von verhängnissvollen Irrthümern und ernsten Gefahren für das Leben des reisenden Publikums werden können.

Wenn überhaupt irgend eine Frage ungeeignet ist, lediglich von den Gelehrten und ohne Zuziehung der im practischen Leben stehenden Fachmänner gelöst zu werden, so ist es sicherlich die Frage wegen Einführung einer Normalzeit, sei es nun für das gesammte bürgerliche Leben, sei es nur für das Verkehrsleben. Nicht die Gelehrten oder die von diesen geleiteten und beeinflussten wissenschaftlichen Gesellschaften sind in erster Linie berufen und geeignet, diese Frage zu irgend einem Ergebniss zu führen. Die von der Schlesischen Gesellschaft für vaterländische Cultur angeregten Massengesuche an die Reichsregierung erscheinen vollends ungeeignet und werthlos für den vorliegenden Zweck, da man sich in massgebenden Kreisen der Ansicht nicht verschliessen wird, dass ein sehr grosser Theil der Unterzeichner solcher Gesuche keine klare und erschöpfende Vorstellung von der Wichtigkeit und dem Einfluss der fraglichen Massregel auf das öffentliche Verkehrsleben haben kann. Hier haben vielmehr in erster Reihe die staatlichen Behörden einzutreten, denen allein die Möglichkeit geboten ist, alle berufenen und über die Sachlage ausreichend unterrichteten Personen und Körperschaften, die Gelehrten wie die Männer des Verkehrslebens, die Astronomen wie die Eisenbahnfachmänner, die Vertreter der Schulen, des Handels, der Gewerbe, der Landwirthschaft zu hören und dann die von allen verschiedenen Seiten dafür und dawider angeführten Gründe zu wägen und zu sichten und daraus eine Lösung der Frage herbeizuführen. Hoffen wir, dass die weitere Entwicklung der Angelegenheit diesen Weg gehen und für Deutschland eine Einheit bezüglich der Zeitbestimmung bringen wird, wie eine solche trotz nicht geringer Schwierigkeiten mit so überraschendem Erfolge auch bezüglich des Masses, des Gewichtes und der Münzen erzielt worden ist."

Brücke über die Meerenge von Messina.*)

Die wichtige Verbindung des Eisenbahnnetzes von Italien mit dem der Insel Sicilien hat bekanntlich dazu geführt, dass mit Gesetz vom 5. Juli 1882 die Mittel bewilligt wurden, Vorstudien für diese Verbindung mittelst eines unterseeischen Tunnels und zweier anschliessenden schraubenförmigen Steigtunnels auszuführen. In Wettstreit mit diesem Entwurf ist auf der diesjährigen Ausstellung in Turin von der technischen Direction der Eisenbahn Novara-Pino der Entwurf zur Ueberbrückung der Meerenge nebst Erläuterungsbericht ausgestellt.

Die geringste Wassertiefe der Meerenge beträgt 110 m, doch liegt diese Stelle nicht in der kürzesten Verbindungslinie, in letzterer beträgt die Tiefe 159 m. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Erbauung von Pfeilern bei solcher Tiefe hat man die Linie mit der geringsten Tiefe zwischen Ganzirai und Puntal del Pezzo gewählt, welche 4000 m von Küste zu Küste lang ist, während die kürzeste Linie in der Nähe des Leuchtthurmes nur 3200 m lang ist. Da bekanntlich die Kosten der Brücken ein Minimum werden, wenn die Kosten der Ueberbauconstruction einer Oeffnung gleich denen eines Pfeilers werden, so müssen sich riesige Spannweiten bei den ungeheuren Kosten der Pfeiler ergeben.

Es zeigt daher auch der Entwurf drei Mittelöffnungen zu je 1000 m und zwei Landöffnungen mit je 500 m Stützweite. Die Ueberbauconstruction ist ganz aus Stahl gedacht. Zur Erbauung der Pfeiler ist bis 20 m unter Wasser eine Steinschüttung aus Granit angenommen und auf diese die Gründung mittelst gepresster Luft und Aufmauerung in Granitmauerwerk bis 10 m über Meeresspiegel. Hier setzen sich die Kämpfer der Tragbögen von 20 m Höhe an, so dass sich der Steinpfeiler im Ganzen bis zu 29 m über Wasser erhebt.

Die Tragbögen verjüngen sich nach der Mitte zu, ihre beiden Gurte bestehen aus Stahlröhren, welche unter einander durch Diagonalkreuze verbunden sind, sie haben eine Pfeilhöhe von 100 m.

Die Pfeiler haben in der Richtung der Brückenaxe am Bogenauflager 60 m Breite, der weitere Aufbau derselben ist aus stählernen Säulen gebildet, welche durch wagerechte und diagonale Verbindungen gegen einander versteift sind. Pfeiler und Bogenscheitel sind durch einen 3 m hohen Streckbalken verbunden, welcher mit dem Bogen durch mehrfaches Netzwerk vereinigt ist.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 20 m, trägt zwei Gleise und eine Fahrstrasse und wird durch vier Hauptträger in gleichen Abständen gestützt, welche im Scheitel in gleichen Abständen von 5 m liegen und von denen die beiden äusseren am Kämpfer sich bis auf 60 m von einander entfernen, um dem Winddruck den nöthigen Widerstand leisten zu können.

Die Herstellung der Ueberbauconstruction ist ohne feste Rüstung gedacht, sie soll, wie bei der Mississippibrücke in St. Louis, von den Pfeilern gleichmässig consolartig unter Herstellung eines provisorischen Gerüstaufbaues auf den letztern nach beiden Seiten ausgeführt werden und das mittlere leichteste Stück des Bogens in einer Länge von 250 m fertig verbunden vorgeschoben und zwischen die fertigen Console eingesenkt werden (!). Durch Nachlassen der Tragconstruction der Console soll dann der Schluss des Bogens erreicht werden. R. B.

*) „Giornale del genio civile." Mai 1884.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die 3,2 km lange, der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. unterstellte, am 20. Mai cr. dem öffentlichen Verkehre übergebene Theilstrecke Bockenheim-Rödelheim als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei. Diese neue Strecke schliesst in Bockenheim an die Linie Bockenheim-Frankfurt a/M. des Directions-Bezirkes Hannover an.

Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximal-Radstände der Eisenbahn-Fahrzeuge. Vorgenanntes Verzeichniss ist von der geschäftsführenden Direction herausgegeben und vertheilt worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3781 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 3990 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem Situationsplane der Ostfriesischen Küstenbahn und der Westerwaldbahn) (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 4057 vom 14. d. Mts. und No. 4098 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu den Commissionsberichten zu No. XI resp. XIII der Tagesordnung der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung des Vereins) (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 4074 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximal-Radstände der Eisenbahn-Fahrzeuge) (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 4103 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem Situationsplan der Strecke Jaroslau-Sokal) (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 4127 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem Programm der am 29. d. Mts. und die folgenden Tage in Frankfurt a/M. abzuhaltenden ordentlichen Generalversammlung des Vereins) (abgesandt am 21. d. Mts,).

No. 4128 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu der Vorlage zu No. II der Tagesordnung der Generalversammlung des Vereins, betreffend Neuwahl von 6 Mitgliedern der Prämiirungs-Commission) (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 4129 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Prüfung der Richtigkeit der in den Referaten über die Beantwortungen technischer Fragen aufgeführten Formeln und Zahlen etc. (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 4151 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem Commissionsbericht zu No. IX der Tagesordnung der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung des Vereins) (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahn-Tarifreform.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat (nach der „Weser-Ztg.“) der Handelskammer von Bremen auf eine bezügliche Eingabe vom 28. v. M. erwidert, dass eine Revision der Tarifverhältnisse der Deutschen Nordseehäfen im Verkehr mit Süd- und Südwestdeutschland unter Berücksichtigung der Tarifverhältnisse der Belgischen und Holländischen Häfen eingeleitet, die darauf bezüglichen Verhandlungen jedoch noch nicht zum Abschluss gelangt seien.

Berücksichtigung der Medicinalbeamten bei der Vergebung von Bahnarztstellen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat (nach der „National-Ztg.“) Veranlassung genommen, die Eisenbahn-Directionspräsidenten bezüglich der Berücksichtigung der Medicinalbeamten bei der Vergebung von Bahnarztstellen dahin mit Weisung zu versehen, dass bei Besetzung eintretender Vacanzen, bezw. in Fällen, in welchen die Lösung der mit Bahnärzten geschlossenen Verträge aus besonderen Umständen angezeigt erscheint, unter sonst gleichen Verhältnissen auf die betreffenden ortsansässigen, zur Uebernahme der bahnärztlichen Functionen bereiten und geeigneten Medicinalbeamten an erster Stelle zu rücksichtigen ist.

Bevorstehende Bahneröffnungen.

Zum 1. August d. J. steht die Betriebseröffnung folgender Bahnlinien bevor:

1. Plaue-Suhl und Grimmenthal-Ritschenhausen. Durch die neuen Linien wird in Verbindung mit den bereits bestehenden Bahnstrecken Neudietendorf-Arnstadt-Plaue und Suhl-Grimmenthal eine directe Linie zwischen der Thüringischen Hauptlinie und der Bayerischen Bahn nach Kissingen, Würzburg bezw. der Württembergischen Bahn nach Stuttgart hergestellt. Die ganze Linie Neudietendorf-Ritschenhausen führt über die Orte Haarhausen, Arnstadt, Längwitz, Plaue, Gräfenroda, Oberhof (Brandleite-Tunnel, 3 030 m lang), Zella-Mehlis, Suhl, Dietzhausen, Rohr, Grimmenthal (Anschluss nach Meiningen und Koburg). Auf derselben werden vier durchlaufende Züge in jeder Richtung verkehren, von welchen drei zur Beförderung von Postsachen aller Art unter Bahnpostbegleitung werden benutzt werden. Die Bahn hat in ihrer ganzen Ausdehnung eine Länge von 74,9 km.
2. Schwarza-Blankenburg im Schwarzathal, 5 km lang, im Anschlusse an die Saalbahn Gross-Heringen-Saalfeld.
3. Zajonskowo-Löbau (Westpreussen), 7 km lang, Anschlussstrecke der Marienburg-Mlawkaer Bahn.
4. Torgelow-Ueckermünde, 13 km lang, Fortsetzung der vor einiger Zeit eröffneten Strecke Jatznick-Torgelow.
5. Altona-Kaltenkirchen, 36 km lang, über Eidelstedt, Quickborn und Ulzburg.

Im September sollen folgen die Linien:

1. Liegnitz-Goldberg über Wildschütz.
2. Orzesche-Sohrau.
3. Palmnicken-Fischhausen.
4. Sobbowitz-Schöneck (Westpreussen), Theilstrecke der Linie Berent-Hohenstein.

Kiel-Eckernförde-Flensburg.

Der Aufsichtsrath hat die Dividende pro 1883/84 auf 4 pCt. für die Prioritäts-Stammactien und 4 pCt. für die Stammactien festgesetzt. Nach dem Bericht betrugen die Betriebseinnahmen 474 003 ℳ, die Ausgaben 221 057 ℳ Von dem Ueberschusse von 252 946 ℳ sind verwandt für Zinsen der Anleihe 22 880 ℳ, Erneuerungsfonds 45 771 ℳ, Reservefonds 5 000 ℳ, Eisenbahnsteuer 4 307 ℳ, Dividende 168 000 ℳ und Vermehrung der Betriebsmittel 6 987 ℳ

Schwarza-Blankenburg.

Die Bauarbeiten an der Secundärbahnstrecke Schwarza-Blankenburg sind schon so weit vorgeschritten, dass in etwa 8 Tagen die bahnpolizeiliche Prüfung bewirkt und an der Betriebseröffnung zum 1. August festgehalten werden kann.

Braunschweigische Bahn.

Eine Correspondenz der „Magd. Ztg.“ deutet an, dass eine definitive Ordnung des künftigen Verhältnisses der Braunschweigischen Bahnen noch nicht habe eintreten können, und zwar angeblich wegen gewisser eigenthümlicher Rechtsansprüche der Beamten, die früher Braunschweigische Staatsbeamte gewesen sind, und dann erst in die Dienste der Actiengesellschaft traten. Diese Ansprüche sollen ohne Entschädigung nicht zu beseitigen sein, und diese Entschädigung zu gewähren, soll, nach Preussischer Ansicht, lediglich die Sache Braunschweigs sein.

Lichterfelde-Potsdam.

Die „Nat.-Ztg.“ schreibt im localen Theile des Blattes: „Vor Jahren tauchte das Project auf, eine Bahn zu bauen, welche von Gross-Lichterfelde (Station der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn) abzweigen und nach Potsdam führen sollte. Mannigfache Schwierigkeiten stellten sich der Ausführung desselben entgegen und liessen es gerathen erscheinen, das Project einstweilen von der Tagesordnung abzusetzen. Die Haupt-Cadettenanstalt Lichterfelde ist jetzt, wie uns mitgetheilt wird, die Veranlassung gewesen, dass der Plan wieder aufgenommen worden ist. Der Kaiser interessirt sich dafür, dass die genannte Anstalt in directe Eisenbahnverbindung mit Berlin, Potsdam und Charlottenburg gebracht werde. In Folge dessen hat Minister Maybach jüngst Vermessungen zu dem Zwecke vornehmen lassen, um die geplante Eisenbahn in der Richtung Lichterfelde-Zehlendorf zu traciren. Zunächst ist beabsichtigt, neben den vorhandenen Gleisen noch ein Doppelgleis für den Berlin-Potsdamer Localverkehr zu legen. Die neue Linie soll bei Zehlendorf in die Stammbahn Berlin-Potsdam, dann weiter in die Wannseebahn einmünden. Diese Strecke würde ebenfalls, neben den bereits vorhandenen zwei Gleisen, noch ein Doppelgleis erhalten, um dem sich zu entwickelnden starken Verkehr zu genügen. Der Bahnhof Zehlendorf wird in Folge dieser durchgreifenden Veränderungen verlegt werden. Er wird eine mehr westliche Lage einnehmen, d. h. in die Gabel Stammbahn-Wannseebahn zu liegen kommen. Die Hauptstrasse und deren natürliche Verlängerung, die Teltower Strasse in Zehlendorf, werden dann unter die Gleise unterführt werden.

Parchim-Schwerin-Schönberg.

Man schreibt der „Voss. Ztg.“ aus Mecklenburg-Schwerin, 16. Juli: „Bei einer Länge von 92 km sind die Kosten für die genannte projectirte Bahn auf 5 170 000 ℳ veranschlagt. Davon hofft man 1 170 000 ℳ durch die von den Grossherzogthümern Mecklenburg zu gewährende Landeshülfe gedeckt zu sehen. Von den übrigen 4 Millionen Mark sollen 2½ Millionen durch Stammactien, 1½ Millionen durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen mit 4 pCt. Zinsen und ½ pCt. jährlicher Tilgung aufgebracht werden. Für die Stammactien leistet der Bauunternehmer Lenz aus Stettin, der den Betrieb auf 15 Jahre pachtet, auf eben diesen Zeitraum Gewähr einer Verzinsung von 3 pCt. Der Ueberschuss über den hierzu erforderlichen Nettoertrag wird im Verhältniss von $^1/_5$ und $^4/_5$ zwischen Herrn Lenz und der Actiengesellschaft getheilt. An Stammactien zeichnen der Unternehmer und die Stadt Schwerin je 500 000 ℳ, die übrigen Städte 600 000 ℳ, Privatpersonen 900 000 ℳ Wie weit die Hoffnung auf eine so verhältnissmässig starke Betheiligung an der Actienzeichnung begründet ist, wird sich bald herausstellen müssen, da die Sache sehr eilig betrieben wird, um schon dem nächsten Landtage ein fertiges Project vorlegen zu können“.

Demmin-Malchin.

Ueber den Bau der genannten Bahn haben die Verhandlungen zu folgendem Resultat geführt: 1. dass der Bauunternehmer Donath aus Berlin sich bereit erklärte, die Bahn zum Preise von 2 140 000 ℳ (ca. 49 000 ℳ pro Kilometer incl. Betriebsmittel, ohne Brückenbau) zu bauen, 2. dass das Baucapital aufgebracht werden soll: a) durch die Landeshilfe des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin 578 750 ℳ, b) durch eine anderweitige Beihilfe 61 250 ℳ, c) durch Ausgabe von Stammprioritätsactien im Betrage von 1 000 000 ℳ, welche der Unternehmer an Zahlungsstatt annehmen will, d) durch Unterbringung von Stammactien im Betrage von 500 000 ℳ, in Summa 2 140 000 ℳ Die letztgenannten 500 000 ℳ Stammactien werden in der Weise untergebracht, dass 1. der Bauunternehmer Donath 200 000 ℳ übernimmt, 2. dass die Stadt Demmin 100 000 ℳ unterzubringen hat und 3. die Städte Malchin, Neukahlen, Dargun zusammen 200 000 ℳ zu decken haben. Der Unternehmer Donath will ferner die Bahn auf 10 Jahre in Pacht übernehmen und den Stammactionären rücksichtlich des unterzubringenden Stammactiencapitals 2½ pCt. pro anno garantiren.

Dahme-Uckro.

Nach der Ernte soll mit dem Bau der Secundärbahn Dahme-Uckro begonnen werden, nachdem die ministerielle Genehmigung dazu soeben eingetroffen ist. Das Ministerium hat diese jedoch, wie der „Cott. Anz." erfährt, unter der Bedingung ertheilt, dass die Bahnlinie an der westlichen Seite der Berlin-Dresdner Bahn in diese eingeführt und dass das Baucapital auf 700 000 *M.* erhöht wird. Die Verhandlungen mit dem Bauunternehmer sind ebenfalls zum Abschluss gelangt.

Secundärbahn Heckholzhausen-Dehrn.

Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Heckholzhausen nach Dehrn durch die Kerkerbachbahn-Actiengesellschaft.

Ostholsteinische Küstenbahn und Eisenbahn Kiel-Rendsburg-Husum.

Die Kieler Handelskammer hat die von dem Actionscomité erstatteten Berichte über die seitens der Letzteren erfolgten Vorarbeiten, betreffend die Herstellung der obengenannten beiden Secundärbahnen, durch den Druck veröffentlichen lassen. Nachdem wir schon früher in der Lage gewesen sind, über diese Vorarbeiten recht eingehende Mittheilungen zu machen, genügt es heute, die eigentlichen Beschlüsse in der Sache wiederzugeben. Jedes Project wird für sich behandelt: zuerst die Ostholsteinische Küstenbahn, sodann die Bahn Kiel-Rendsburg, eventuell verlängert nach Husum. Dabei heisst es: „Ob es früher oder später einmal angezeigt erscheinen kann, beide Pläne — sei es in der Ausführung, sei es in der Verwaltung — mit einander zu vereinen, bleibt der Entwickelung der Dinge vorbehalten." Bezüglich der Ostholsteinischen Küstenbahn nun lauten die Beschlüsse wie folgt: „1. Der Bau einer Secundärbahn Kiel-Schönberg-Lütjenburg-Oldenburg entspricht wichtigen wirthschaftlichen Interessen Kiels und des ganzen betheiligten Districts. 2. Für diese Route ist mit möglichster Beschleunigung, unter Mitbenutzung der früheren technischen Vorarbeiten, soweit solche vorliegen, ein Nivellement herzustellen. 3. Die Kosten des Nivellements sind nach Massgabe eines anliegenden Vertheilungsplanes (s. u.) von den betheiligten Gemeinden und Privaten aufzubringen. 4. Die Weiterführung der Bahn von Oldenburg nach Heiligenhafen bleibt späteren Erwägungen vorbehalten." Was den letzten Punkt anlangt, so heisst es an einer Stelle des Schriftstücks: „Bei der Ostholsteinischen Küstenbahn glauben wir einstweilen den Ausbau der Theilstrecke Oldenburg-Heiligenhafen auf sich beruhen lassen zu sollen, weil uns vor Allem die Herstellung der Hauptbahn Kiel-Oldenburg zum Anschluss an die Kreis Oldenburger Eisenbahn wichtig erscheint, nach Vollendung derselben aber eine Weiterführung in nordöstlicher Richtung nur eine Frage der Zeit sein kann." Die Nivellementskosten für die Bahn Kiel-Oldenburg, bei 55 km Länge, sind vorläufig auf rund 6 000 *M.* abgeschätzt, deren Aufbringung dem erwähnten Vertheilungsplan gemäss in nachstehender Weise geschehen soll: Stadt Oldenburg 500 *M.*, ländliche Districte zwischen Oldenburg und Lütjenburg 750 *M.*, Stadt Lütjenburg 300 *M.*, Landdistricte von dort bis Schönberg 300 *M.*, Schönberg (für die Probstei) 1 500 *M.*, District bis Kiel 650 *M.*, Stadt Kiel und Private den Rest bis 2 000 *M.* — Ueber das Project in westlicher Richtung sind folgende Resolutionen gefasst: 1. Eine Eisenbahn Kiel-Rendsburg verspricht sowohl Kiel und Rendsburg wie der ganzen von dem Unternehmen berührten Gegend so viele wirthschaftliche und geschäftliche Vortheile, dass die Herstellung derselben nur empfohlen werden kann. 2. Es ist zunächst die Anfertigung eines Nivellements vorläufig für die noch nicht vermessene Strecke Kiel-Rendsburg (ca. 30 km) zu beschliessen, dessen Kosten wie folgt aufgebracht werden: Es zahlen Rendsburg 1 000 *M.*, Landdistricte zwischen Rendsburg und Kiel 500 *M.*, Stadt Kiel 1 500 *M.* In beiden Projecten ist das „Actionscomité" beauftragt, das hiernach Erforderliche in die Wege zu leiten. Der Verwirklichung des zuletzt gedachten Planes kommt vor Allem zu Statten, dass für die Weiterführung der Strecke Kiel-Rendsburg gen Westen, d. h. bis Husum, wofür die Kosten auf rund 2 000 000 *M.* berechnet worden, bereits die Summe von ca. 900 000 *M.* sichergestellt ist; dem anderen Plane dagegen wird es förderlich sein, dass die von der Plöner Versammlung im Februar behandelte Bahn „Kiel-Schönberg-Lütjenburg-Eutin" nach unseren Informationen, die von gutunterrichteter Seite stammen, nicht durch die Staatsregierung ausgebaut werden wird; dagegen erfreut sich, wie wir hinzusetzen können, das vorliegende Project einer vollen Küstenbahn grosser Sympathie bei dem Herrn Eisenbahnminister Maybach.

Eisenbahnunfälle im Mai d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Mai ds. Js. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 3 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 11 Entgleisungen und 11 Zusammenstösse in Stationen und 164 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 173 Personen verunglückt, sowie 38 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 79 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 19 686 797 überhaupt beförderten Reisenden 5 getödtet, 5 verletzt, und zwar entfallen 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg und je eine Tödtung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen in Frankfurt a/M. und Köln (linksrheinische), je eine Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen in Frankfurt a/M., Magdeburg, Köln (rechtsrheinische), Erfurt und Breslau; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 24 getödtet und 56 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 2 getödtet, 39 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 getödtet, 3 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 13 getödtet und 11 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 13 Personen getödtet und 1 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 26 706,42 km Betriebslänge und 678 153 108 geförderten Achskilometern) 150 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau (24), Köln (rechtsrheinische) (19) und Berlin (19), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf der Main-Neckar Eisenbahn und auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Breslau und Köln (rechtsrheinische) die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 2 444,02 km Betriebslänge und 40 530 437 geförderten Achskilometern) 6 Fälle, und zwar auf die Bahnstrecken der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn 3 Fälle und der Oels-Gnesener und Braunschweigischen Eisenbahn je 1 Fall.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 416,95 km Betriebslänge und 8 697 099 geförderten Achskilometern) 3 Fälle, und zwar auf die Saalbahn, Unterelbesche und Lübeck-Büchener Eisenbahn je 1 Fall.

Württemberg.

Filderbahn.

⊙ Am 13. d. M. fand zu Stuttgart die constituirende Generalversammlung der Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch statt. Die Gesellschaft übernimmt, vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung, die Concession der Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch, führt im Hinblick auf allfällige Abzweigungen oder Verlängerungen den Namen Filderbahn-Gesellschaft und hat in Rücksicht auf gegebenen Falles nachzusuchende weitere Concessionen das nominelle Actiencapital auf 3 000 000 *M.* festgesetzt, wovon jedoch für die Zahnradbahn vorerst nur 200 000 *M.*, d. i. 400 Actien à 500 *M.* zur Ausgabe gelangen und von den anwesenden Actionären fest übernommen worden sind. In den Aufsichtsrath wurden gewählt die Herren E. v. Kessler als Vorsitzender, Commerzienrath Alex. v. Pflaum als Stellvertreter, zum Vorstand wurde bestellt der Baumeister der Bahn Ingenieur Sekler. Am 8. Juli Morgens 7 Uhr wurden in Anwesenheit von mehreren höheren Beamten der Generaldirection der Württembergischen Staatseisenbahnen mit der ersten, den Namen Stuttgart führenden Locomotive der Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch mehrere durchaus günstig verlaufene Probefahrten auf einer Länge von etwa ½ km ausgeführt und die Maschine namentlich in Bezug auf die Bremsvorrichtungen einer sehr eingehenden Prüfung unterworfen; es haben sich dieselben bei den verschiedenen Versuchen sehr gut bewährt. Die Maschine wird nun regelmässig zu dem Transport der Oberbaumaterialien verwendet, so dass bis zur Betriebseröffnung sowohl die Maschine als auch der Oberbau und dessen Grundlage gut eingefahren sein werden.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der unter dem Vorsitze des Herrn Professors Dr. Förster abgehaltenen Maisitzung des Elektrotechnischen Vereins referirte Herr Geheimrath Dr. Werner Siemens über die Beschlüsse der internationalen Conferenz, welche im April d. J. in Paris stattgefunden hat. Hierbei wurde insbesondere die von dieser Conferenz für das Licht angenommene Einheit einer eingehenden Besprechung unterzogen und ein von dem Vortragenden hergestellter sinnreicher Apparat vorgeführt, mit dessen Hülfe sich diese Lichteinheit, nämlich die Lichtwirkung eines Quadratcentimeters schmelzenden Platins, leicht und mit grosser Genauigkeit darstellen lässt. Redner wies nach, dass sich mittelst dieser Ein-

richtung leicht andere für den praktischen Gebrauch in den verschiedenen technischen Fächern besonders geeignete Lampen, wie z. B. die in der Fabrik von Siemens und Halske von Herrn von Hefner-Alteneck construirte Lampe, mit der jetzt angenommenen Lichteinheit vergleichen liessen, so dass man sich dieser auch künftig bedienen könnte. Im Anschluss hieran machte Geheimrath v. Helmholtz nähere Mittheilungen über die den letzten Pariser Conferenzen vorgelegten Arbeiten zur Bestimmung des Ohm im Verhältniss zu der Siemens'schen Quecksilbereinheit. Aus einer von Herrn Gryll Adams gelieferten Zusammenstellung der Resultate dieser Arbeiten hat sich eine Uebereinstimmung ergeben, welche als eine ausreichende Grundlage zu der internationalen Festsetzung des „legalen Ohm" erachtet worden ist. Obgleich die von der Conferenz im Jahre 1882 geforderte Genauigkeit von 1 pro Mille hierbei noch nicht erreicht worden ist, wird doch der nunmehr festgesetzte Werth 1 Ohm gleich 1,06 Quecksilbereinheit jedenfalls für die technischen Zwecke zunächst als eine geeignete Grundlage anzunehmen sein. Im Namen des Herrn Hofrath Professor Dr. Toepler in Dresden berichtete sodann Herr Dr. Aron über wichtige Untersuchungen desselben in Betreff der Blitzableiterfrage. Versuche, durch welche Herr Dr. Werner Siemens vor einigen Jahren mit Hülfe einer durch ein Gefäss mit Brunnenwasser entladenen Leydener Flasche den Einfluss verschieden grosser Erdplatten auf die Wirksamkeit der Blitzableiter darthat, veranlassten Professor Toepler, ähnliche Experimente in grossem Massstabe anzustellen, bei denen sehr bedeutende Mengen statischer Elektricität mit einem Schlage auf die am Gebäude des Polytechnikums in Dresden angebrachte Versuchsleitung übergeführt wurden. Ohne auf diese Versuche hier näher einzugehen, mag nur bemerkt werden, dass durch dieselben in überzeugender Weise die Nothwendigkeit möglichst guter Erdableitungen dargethan wird; ausserdem bestätigen dieselben die schon früher beobachtete Thatsache, dass auch bei einem guten Blitzableiter sehr wohl von der Fangstange an abwärts Seitenentladungen in Funkenform stattfinden können und dass mithin die unmittelbare Nähe eines Blitzableiters, selbst eines solchen mit tadelloser Erdableitung, keineswegs immer ganz harmlos ist. Die von Professor Toepler beobachteten Seitenentladungen nach der Wasserleitung hin waren ausserordentlich stark; es wird daher von ihm als durchaus erforderlich bezeichnet, die Blitzableiter stets mit den Hauptröhren der Gas- und Wasserleitung in unmittelbare Verbindung zu setzen. Auch Herr Geh. Rath v. Helmholtz bestätigte in der an den Vortrag sich anschliessenden Discussion auf Grund eigener Wahrnehmungen die von Professor Toepler bezüglich des Ueberspringens von Funken bei Blitzableitern mit regelrechter Erdleitung gemachten Beobachtungen. Endlich überbrachte der Vorsitzende von Seiten des Herrn Professors Lemström in Helsingfors die Mittheilung, dass er von der Expedition, welche er zur Fortsetzung seiner Forschungen über Polarlichter im Auftrage und auf Kosten der Gesellschaft der Wissenschaften zu Helsingfors in das nördliche Finnland unternommen hatte, zurückgekehrt sei und dass auch die Ergebnisse dieser von dem vorjährigen Votum des Elektrotechnischen Vereins wesentlich unterstützten Expedition trotz der ungünstigsten Wetterverhältnisse nicht unerhebliche Beiträge zur Lösung des Problems bieten würden. Hieran knüpfte der Vorsitzende einige Mittheilungen über die neuesten Forschungen in Betreff des Zusammenhanges zwischen Polarlichtern, Erdströmen und Erdmagnetismus. Er hob die Aufschlüsse hervor, welche die von Seiten des Herrn Staatssecretärs des Reichspostamtes Dr. Stephan auf Antrag des Vereins veranstalteten Aufzeichnungen der Erdströme in mehreren längeren Telegraphenleitungen bereits gegeben haben und bei fernerer Bearbeitung und Fortsetzung in noch reicherem Masse sowohl für die wissenschaftliche Erkenntniss als auch für den praktischen Telegraphenbetrieb versprechen. Als Beispiele für die merkwürdigen Zusammenhänge, welche sich bei diesen Forschungen immer deutlicher eröffnen, wurden einige Proben der Uebereinstimmung vorgelegt, die sich im Frühjahr 1883 zwischen den Erdstromaufzeichnungen in einer unterirdischen Telegraphenleitung Berlin-Dresden einerseits und den Aufzeichnungen an den magnetischen Instrumenten des Kaiserlichen Marineobservatoriums zu Wilhelmshaven andererseits ergeben hat, eine Uebereinstimmung, die in solcher Vollkommenheit unter ähnlichen Umständen bisher noch nirgends constatirt worden ist. Zum Schluss wurde von Herrn Hofuhrmacher Th. Tiede ein neues elektrisches Zifferblattsystem von Grau und Wagner in Wiesbaden in Ausführung und Zeichnung vorgeführt und erläutert.

Aus den Jahresberichten der Deutschen Handelskammern pro 1883.

I. Köln.

1. Post- und Telegraphenwesen. Die Handelskammer bringt den vielseitig hervorgetretenen Wunsch zur Sprache, die Nachnahmegebühren zu ermässigen, da diese zu den übrigen Postgebühren durchaus in keinem Verhältniss stehen; ausserdem wird dafür petitionirt, den Formularen zu den Posteinzahlungen eine Scala der Beträge nebst Gebührensätzen aufzudrucken, sowie für Posteinzahlungen bis zu 50 ℳ eine Gebührenermässigung von 20 auf 10 ₰ eintreten zu lassen.

2. Eisenbahnwesen. Es wird darüber Klage geführt, dass der Bau von Secundärbahnen deshalb nicht genugsam gefördert werde, weil die Provinzialverwaltungen die Benutzung der Provinzialstrassen vielfach an unausführbare Bedingungen knüpften. Den Bestrebungen auf Wiederherstellung einer zweiten ermässigten Stückgut-Classe tritt die Handelskammer in der Hoffnung zur Seite, dass schliesslich doch die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer Ergänzung des bestehenden Tarifschemas in dieser Richtung sich Bahn brechen werde.

3. Wasserstrassen. Unter Berichten über die betreffs der Rheincorrection, sowie der Herstellung von Canälen zwischen Rhein und Maas, Weser und Elbe etc. geschehenen Schritte wird eingehend die Thätigkeit behufs zeitgemässer Reform der Kölner Hafen-Einrichtungen geschildert. Den desfallsigen Ausführungen sind umfassende Uebersichten über den Hafenverkehr (1863 bis 1884) beigegeben.

4. Handel und Verkehr. Vom Getreideverkehr wird unter Darlegung der influirenden Verhältnisse behauptet, dass die Deutsche Ausfuhr im Rückgange ist, die Einfuhr dagegen beharrlich zunimmt. Die Wolleinfuhr nach Deutschland ist im Steigen begriffen und hat im Jahre 1883 = 1 834 000 Ctr. betragen. Der Zucker-Export hat nicht unbedeutend zugenommen. Auch die geschäftlichen Ergebnisse dieses Artikels werden günstiger als im Vorjahre bezeichnet. Dabei tritt der Wunsch hervor, die Wasser- und Bahnfrachten nach den Seehäfen zu ermässigen und bei einer Neuregulirung der Zuckersteuer den Export raffinirten Zuckers mehr zu begünstigen. Die Kölnische Baumwollspinnerei und Weberei betrug im Jahre 1883: 3 330 484 Pfd. Garne (1882: 3 080 158 Pfd.) und der Jahresumsatz belief sich auf 3 015 507 ℳ (1882: 3 068 083 ℳ). Die Differenz resultirt aus den niedrigeren Verkaufspreisen. Die Umsätze in Holz haben die des Vorjahres übertroffen.

5. Schifffahrts-Verkehr. Der gesammte Hafenverkehr — excl. Flösse — beziffert sich auf 7 563 Schiffe und 5 775 744 Ctr. (1882: 6 755 : 4 680 752). Unter diesen Schiffen befanden sich 5 716 Dampfer mit 2 097 799 Ctr. und 1 847 Segelschiffe mit 3 677 945 Ctr.

Die Preussisch-Rheinische Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Köln hat im Ganzen befördert: 2 645 Schiffe mit 149 987 Personen und 236 662 Ctr. Güter (1882: 2 474 Schiffe mit 139 469 Personen und 191 262 Ctr. Güter). Die Boote der Gesellschaft legten auf der Strecke Mannheim-Rotterdam überhaupt 64 335 Meilen zurück und beförderten 495 894 Personen, 665 264 Ctr. Güter, 120 Wagen, 117 Pferde und 275 Hunde. Die Gesellschaft hat einen Ueberschuss von 231 497 ℳ erzielt und an Dividende pro 1883 5½ pCt. gewährt.

Die Kölnische Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft beförderte im Ganzen 1 944 831 Ctr. und vereinnahmte 323 409 ℳ. Die Ausgabe betrug 274 307 ℳ, mithin der Ueberschuss 49 102 ℳ.

Die Frequenz auf den Kölnischen Stationen betrug im Ganzen: a) auf den linksrheinischen Eisenbahnen 3 064 540 Personen und 815 968 t Güter (1882: 2 562 281 Personen und 742 997 t); b) auf den rechtsrheinischen Eisenbahnen (Köln und Deutz) 783 550 Personen und 266 013 t Güter (1882: 753 143 Personen und 262 498 t); c) auf der Station Deutz der Bergisch-Märkischen Bahn 773 046 Personen und 132 020 t Güter (1882: 676 445 Personen und 131 625 t).

II. Magdeburg.

Die wiederholten Anträge, für geographisch kürzere Strecken keine höheren Tarife festzusetzen, als für die längeren Strecken, sind Seitens des Herrn Arbeitsministers dahin beschieden worden, dass diese Frage voraussichtlich bei der bevorstehenden Vereinbarung wegen Normirung neuer Tarifsätze im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn Berücksichtigung finden würde. Behoben sind die bisherigen Ungleichheiten in der Tarifirung von Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl für den Verkehr von Magdeburg nach Süddeutschland, gegenüber den Tarifsätzen ab Harburg. Entgegen den Beschlüssen des Landes-Eisenbahnraths vom 16. November v. J. und der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnen hat die Handelskammer anderweite Tarifirung von Rohzucker beantragt. Im Verein mit dem Provinzial-Landtage ist der Herr Arbeitsminister ersucht worden, die Canalverbindung zwischen Rhein, Weser und Elbe ins Auge fassen zu wollen. Ueber Frequenz und Handel ist Nachstehendes hervorzuheben. Bezüglich des Getreidehandels wird das Jahr 1883 im Ganzen als ungünstig bezeichnet. Namentlich ist das Absatzgebiet sehr beschränkt gewesen. Ausgenommen hiervon war der Umsatz in Roggen, wozu insbesondere die starke Zufuhr aus Südrussland, der Türkei und Amerika beigetragen hat. Der Anbau von Raps und Rübsen ist im Ab-

nehmen. Die Zufuhr von Kaffee aus den 8 Europäischen Hauptentrepôts hat 467 210 t betragen (gegen 394 670 pro 1882). Das Geschäft in der Productenbranche hat sich weniger günstig gestaltet als 1882. Für die Eisenindustrie ist das Jahr 1883 äusserst ungünstig gewesen. Das Spiritusgeschäft, Anfangs flau, hat sich im Laufe des Jahres wieder normal entwickelt. In der Campagne 1882/83 sind in der Provinz Sachsen in 134 Fabriken 79 959 448 Ctr. Zuckerrüben verarbeitet (1881/82 in 136 Fabriken 55 532 180 Ctr.). Danach und im Gesammtergebniss zählt die Campagne 1882/83 zu den günstigeren Jahrgängen. Das Tabakgeschäft wird als matt bezeichnet.

Mittelst zweier Ketten-Dampfschiffe auf der Elbe wurden befördert an Zucker, Salz, Blei, Getreide, Düngemitteln, Roheisen, Petroleum und Stückgut von Magdeburg nach Hamburg 1 640 302 Ctr. (1882 = 1 123 995 Ctr.), von Hamburg nach Magdeburg 1 413 111 Ctr. (1882 = 1 254 042 Ctr.), von Magdeburg nach Dresden etc. 165 675 Ctr., von Dresden, Böhmen etc. nach Magdeburg 257 462 Ctr.

III. Leipzig.

Die Handelskammer bringt den gutachtlichen Theil ihres demnächst erscheinenden Jahresberichts pro 1883 nebst einer kurzen Uebersicht über den Gang des Handels und der Industrie zu unserer Kenntniss. Wir entnehmen der Broschüre u. A. Folgendes:

In der Einleitung wird anerkannt, dass mehrere der neueren Gesetzentwürfe der Wirthschaftspolitik, namentlich das Actien- und Unfall-Versicherungsgesetz, als geeignete Grundlagen für die gesetzliche Regelung dieser Gegenstände anzusehen sind.

Unter Beleuchtung der dem Entwurfe des Actiengesetzes vom Gesichtspunkte der Handelskammer entgegenstehenden Bedenken (insbesondere hinsichtlich der Art. 174a 173a und 207a des ersten Entwurfes, und nach Erörterung der aufgeworfenen, im Princip bejahten Bedürfnissfrage nach Ausdehnung des Gesetzes über die Aichung der Schankgefässe auf verschlossene Flaschen, äussert sich die Handelskammer über das Unfall-Versicherungsgesetz der Arbeiter, spricht sich dabei aber nachdrücklich gegen den Gedanken einer Verstaatlichung des Versicherungswesens aus, sei es in seiner Gesammtheit, sei es Feuer-, Hagel- oder Viehversicherung.

Dem Plane der Reichsregierung, directe Postverbindungen mit Ostasien und Australien einzurichten, wird Beifall gezollt.

Nach weiteren Erörterungen, z. B. über Anträge an die Postverwaltung auf Abstempelung der Postkarten mit dem Ankunftsstempel, über Waarenprobe-Sendungen, Fernsprech-Einrichtungen, Herabsetzung der Tarif-Einheitssätze in Sachsen, Verbesserung von Fahrplänen, Canalwesen, Steuern und Zölle, folgt ein Verzeichniss der in den Jahren 1881 bis 1883 aus dem Consulatsbezirke Leipzig nach dem Auslande ausgeführten Waaren, wobei die erhebliche Steigerung der Ausfuhr von wollenen Tuchen, wollenen und halbwollenen Waaren, baumwollenen und leinenen Waaren, Spitzen und Putzwaaren, sowie Büchern und Borsten ins Auge fällt.

Uebergabe des Betriebes

der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn an die K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb.

Prag, 18. Juli 1884.

Heute wurde die formelle Uebergabe des Betriebes der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn an die K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb vollzogen. Hierbei haben intervenirt von Seiten der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb: der K. K. Sectionschef und Präsident Alois von Czedik, der K. K. Regierungsrath Dr. Ferdinand Zehetner, Directionsrath August Kann und Oberinspector Hanns Kargl; von Seiten der Dux-Bodenbacher Eisenbahn: die Verwaltungsräthe Dr. Ludwig Lichtenstern und Consul Eugen Gutmann; von Seiten der Prag-Duxer Bahn: die Verwaltungsräthe Director Moritz Bauer und Dr. Carl Leopold Ritter v. Klaudy; endlich der Curator der Prioritätenbesitzer Dr. Anton Lederer. Alle zu diesem Acte nöthigen Documente, sowie auch die Cassa-Baarbestände wurden übergeben und übernommen. Hieran schloss sich eine Inspectionsfahrt mittelst Separatzuges von der Station Prag der Kaiser Franz Josefbahn nach Smichow, dann über die Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn bis Bodenbach, an welcher der Präsident Sectionschef von Czedik und Oberinspector Kargl unter Führung des Directors Johann Pechar theilnahmen.

K. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1883 haben ein günstigeres Resultat als im Vorjahre geliefert.

Befördert wurden insgesammt 226 155 Personen (1882 239 728) und dafür vereinnahmt 121 336 fl. (1882 124 133 fl.) d. s. durchschnittlich pro Kilometer für 1 Person 0,0135 kr. (1882 0,0136 kr.). Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt 44,66 km (1882 33,67 km). An Gepäck wurden befördert 1 699 t (1882 1 624 t) und dafür vereinnahmt 12 005 fl. (gegen 11 830 fl. in 1882) Jede Tonne hat durchschnittlich erbracht 7 fl. 7 kr. (1882 7 fl. 28 kr.). An Gütern wurden befördert insgesammt 197 812 t (1882 224 241 t). Die Einnahme aus dem Güterverkehr beträgt 385 371 fl. (1882 347 963 fl.), mithin 1883 mehr 37 407 fl. oder 10,75 pCt. Die trotz des geringeren Quantums erzielte Mehreinnahme pro 1883 liegt darin, dass weniger Wagenladungen, aber mehr Stückgut befördert worden ist. Jede Tonne Frachtgut hat durchschnittlich eingebracht 1 fl. 94 kr. (gegen 1 fl. 55 kr. im Vorjahre), daher mehr 39 kr. oder 25 pCt. Jede Tonne Frachtgut hat durchschnittlich zurückgelegt 51,08 km (1882 = 47,94 km oder pro 1883 mehr 3,14 km = 6,55 pCt.). Kohlen wurden transportirt 33 864 t (1882 56 968 t). Danach sind pro 1883 an Kohlen weniger befördert 23 104 t oder 40,56 pCt. und dafür vereinnahmt 61 547 fl. (gegen 1882 weniger 52 806 fl. oder 46,18 pCt.). Jede Tonne Kohle hat durchschnittlich zurückgelegt 54,39 km (gegen 1882 weniger 7,38 km oder 11,95 pCt.) und sonach erbracht 1 fl. 82 kr. (gegen das Vorjahr weniger 19 kr. oder 9,45 pCt.). An verschiedenen Einnahmen, als Pachtzinsen, Miethen etc. sind eingekommen zusammen 83 482 fl. (gegen 1882 mehr 66 046 fl.). Die Ursache dieser bedeutenden Mehrausgabe liegt in dem aus dem Peagevertrage mit der Budapest-Fünfkirchener Bahn hervorgegangenen Erträgnissen und in der Einnahme für Kohlengarantie. Die Ausgaben betragen für die allgemeine Verwaltung 10 833,68 fl., für Bahnaufsicht 18 403,80 fl., für Bahnerhaltung 74 410,92 fl., für Verkehrs- etc. Dienst 78 612,85 fl., für Zugförderungs- und Werkstättendienst 87 696,50 fl., für Materialien 4 088,65 fl. und für sonstige Gegenstände 79 818,78 fl. oder insgesammt 353 865,18 fl. (1882 = 339 291,79 fl.) d. s. pro 1883 mehr 14 573,39 fl. oder 4,29 pCt. Die gesammten Einnahmen betragen 663 743,85 fl., die Ausgaben 353 865,18 fl.; danach verbleibt ein Betriebsüberschuss von 309 878,67 fl. und zuzüglich der von der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft eingezahlten Quote der Kohlentransport-Garantie pro 1882 von 28 277,83 fl. ein solcher von 338 156,50 fl. Hiervon werden verwendet zur Einlösung von 45 Stück ausgeloosten Prioritätsobligationen 9 000 fl., Zinsen für Prioritäten 167 887,50 fl., Zinsen für Actien 173 210 fl., zusammen 350 097,50 fl. Danach verbleiben zu Lasten der Staatsgarantie 11 941 fl. Silber (1882 = 45 812 fl.). Zur Tilgung und Verzinsung des Investitionsanlehens sind weiter erforderlich: zur Einlösung des Anlehenscoupons 18 768 fl., zur Amortisation des Anlehens 1 793,10 fl. d. s. zu Lasten der Staatsgarantie 20 561,10 fl. in Gold. Das ursprüngliche Anlagecapital incl. Amortisation wurde mit 5,02 pCt. verzinst (1882 4,52 pCt.).

Griechenland.

Piräeus-Larissa. Zwischen der Griechischen Regierung und einer Französischen Gesellschaft sind Verhandlungen im Gange, welche sich auf den Bau und Betrieb ebengenannter Linie beziehen. Die Linie hat eine Länge von 342 km mit 41 Stationen und der für den Bau erforderliche Geldbetrag wird auf ungefähr 70 000 000 Francs veranschlagt.

Strafrecht.

v. O. **Für die Annahme, dass ein Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt sei, genügt nicht die blosse Möglichkeit eines Schadens. Darf bei Beurtheilung der Frage, ob eine Gefahr verursacht sei, die Möglichkeit eines hemmenden Eingreifens anderer Personen in Betracht gezogen werden?** Aus den Entscheidungsgründen: „Dem in der Richtung von Königsberg nach Berlin fahrenden Courierzug No. 1 soll fahrplanmässig der Güterzug No. 315 von der Station Konitz aus folgen, sobald jener die auf der Strecke Konitz-Rittel liegende Blockstation 240 passirt hat. Von der stattgehabten Durchfahrt soll die Blockstation 249 nach Konitz telegraphisch Nachricht geben, worauf erst der Güterzug 315 das Abfahrtssignal erhält. Der Courierzug No. 1 legt die Strecke vom Bahnhof Konitz bis zur Blockstation 249 regelrecht in 5 Minuten zurück, der Güterzug geht regelmässig 6 Minuten später als der Courierzug ab. Am 16. October 1882 hatte der Courierzug No. 1 Konitz 4 Uhr 14 Minuten Nachmittags verlassen. Er blieb aber dicht vor Station 248 (etwa 2 Kilometer von der Blockstation No. 249) liegen, weil die Maschine defect geworden war. Als 15 Minuten nach Abgang des Courierzuges das Abfahrtssignal für den Zug 315 noch nicht gegeben war, machte der Angeklagte D., welcher in Vertretung des erkrankten Stationsvorstehers als Stationsvorsteher auf dem Bahnhofe in Konitz fungirte, dem auf dem Telegraphenbureau im Dienste befindlichen Angeklagten A. Vorwürfe, dass dieser noch nicht die Blockstation über den Verbleib des Courierzuges No. 1 gerufen hätte. A. entschuldigte sich damit, dass er sich mit der Station nicht verständigen könnte. In diesem Augenblick schlug aber der Apparat wieder an und A., der an demselben stand, erklärte: „Jetzt kommt eine Depesche, der Zug ist jetzt durch, jetzt werde ich läuten!" D. erklärte sein Einverständniss. Das Abfahrtssignal wurde ge-

geben. Zug No. 315 setzte sich in Bewegung. Die erwähnte Depesche war nicht von der Blockstation 249 abgegangen, vielmehr auf der Zwischenstation (Wärterbude) No. 248 von dem Zugführer des Courierzuges abgegeben. Sie sollte melden, dass der Courierzug auf der Strecke liegen geblieben war, war aber in der Hauptsache unleserlich, nur die Worte „Zug No. 1" waren zu lesen. Als sich Zug No. 315 in Bewegung setzte, erhielt A. von der Blockstation die telegraphische Nachricht von dem Liegenbleiben des Courierzuges. Sofort liess D. durch A. das Alarmsignal geben, das Zeichen für alle Beamten der Strecke, den Zug No. 315 anzuhalten. Der Bahnwärter B. aus Wärterbude 247 bemerkte das Halten des Zuges No. 1 und hörte auch das Fahrsignal für den Zug No. 315. Er lief mit der rothen Fahne in der Hand dem Zuge No. 315 entgegen. Der Zugführer dieses Zuges, durch das lange Ausbleiben des Ausfahrtssignals besorgt gemacht, hatte dem Locomotivführer des Zuges den Befehl ertheilt, vorsichtig zu fahren. Nachdem der Zug kaum mit der Spitze den Bahnhof verlassen hatte, sahen die Beamten des Zuges schon den Bahnwärter W. mit der rothen Fahne. Der Zug No. 315 wurde noch vor Station 247, mehr als 2 km vor der Stelle, wo der Courierzug lag, zum Stehen gebracht und dann auf den Bahnhof Konitz zurückgedrückt. — Auf Grund dieses für erwiesen erachteten Sachverhaltes hat der erste Richter zwar eine Pflichtvernachlässigung des Angeklagten A. festgestellt, weil er pflichtwidrig versäumt habe, nach Empfang der ersten unleserlichen Depesche bei der Blockstation No. 249 anzufragen. Gleichwohl hat er den genannten Beamten von der Anklage aus § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B's. freigesprochen, weil er eine Gefährdung des einen wie des anderen Zuges nicht für erwiesen erachtete. Dieser Nachweis wird vermisst, „weil einmal der Zug No. 315 bei hellem Tageslicht abfuhr und schon vor völligem Verlassen des Bahnhofes Konitz zum Stehen gebracht wurde, weil er nach Ertheilung des Alarmsignals von den Bahnbeamten voraussichtlich rechtzeitig angehalten worden wäre und schliesslich jedenfalls der Zug- und der Locomotivführer des Zuges No. 315, welche schon besorgt waren und deshalb vorsichtig fuhren, den Zug No. 1 sehen mussten und deshalb rechtzeitig ohne Gefahr für den Zug No. 1 ihren Zug halten konnten". — Diese Begründung wird von der Revision der Staatsanwaltschaft als rechtsirrthümlich angegriffen, indem ausgeführt wird: „Es scheine fast, dass der erste Richter eine Gefährdung nur in solchen Thatsachen finden wolle, die unter allen Umständen geeignet seien, einen wirklichen Schaden herbeizuführen. Im vorliegenden Falle seien die Züge No. 1 und 315 schon in dem Augenblicke gefährdet gewesen, als letzterer Zug auf dem Bahnhof Konitz sich in Bewegung gesetzt habe und hiermit die Gefahr entstanden sei, dass er bei weiterer Fortsetzung der Fahrt auf den Zug No. 1 stossen müsse; die mehr oder minder grosse Wahrscheinlichkeit, dass dieser Zusammenstoss gehindert und so ein wirklicher Schaden vermieden werde und dass die bereits eingetretene Gefährdung durch ausserordentliche Mittel, durch Alarmsignale und dergl. wieder aufgehoben und beseitigt werden könnte, sei nicht geeignet, die Annahme zu begründen, dass eine Gefährdung überhaupt nicht vorgelegen habe". — Der Revision konnte keine Folge gegeben werden. Das Begriffsmerkmal der „Gefahr" und des „Ingefahrsetzens" in den §§ 315 und 316 R.-Str.-G.-B. entzieht sich einer scharfen Abgrenzung. Die Begriffe sind dem allgemeinen Sprachgebrauche entnommen. Man bezeichnet damit einen Zustand, in welchem nach den zur Zeit bekannten Verhältnissen der Eintritt eines Schadens als wahrscheinlich zu gelten hat, oder, was dasselbe sagen will, eine naheliegende Möglichkeit, eine begründete Besorgniss eines Schadens vorliegt. Das Gesetz hat sich einer Definition enthalten. Dass eine Abweichung von dem gemeinen Sprachgebrauche nicht beabsichtigt worden ist, ergeben sowohl die Motive zum Preussischen wie zum Reichs-Str.-G.-B. Erstere sprechen davon, ob „der Tod eines Menschen als wahrscheinlich vorausgesehen werden konnte", letztere bezeichnen die gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen als diejenigen, „mit deren Begehung die Wahrscheinlichkeit einer allgemeinen Gefahr für Menschen und Sachen gegeben ist". Darnach genügt zur Annahme einer Gefahr nicht die blosse, vielleicht noch so entfernte Möglichkeit, dass in Folge einer Handlung ein Schade eintrete. Hätte der Gesetzgeber die blosse Möglichkeit eines Schadens für ausreichend erachtet, so hätte er in § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B. von dem Begriffsmerkmal der Gefahr absehen können; denn es lässt sich kaum eine Pflichtvernachlässigung der dort bezeichneten Beamten denken, welche bei der Leitung von Eisenbahnfahrten oder bei der Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb vorkommt und nicht in abstracto die Möglichkeit eines Schadens mit sich bringt. — Andererseits verlangt das Gesetz nicht einen hohen oder überhaupt einen bestimmten Grad von Wahrscheinlichkeit eines Schadens. — Eine feste, für die unendliche Zahl aller denkbaren Fälle durchgreifende Abgrenzung zwischen der Möglichkeit und der Wahrscheinlichkeit eines Schadens lässt sich nicht ziehen; es muss daher im Allgemeinen dem Thatrichter überlassen werden, unter Erwägung aller Umstände des Einzelfalles zu entscheiden, ob eine Gefahr als vorhanden anzunehmen ist. Das hat der erste Richter im vorliegenden Falle gethan, indem er die Distanz, die Fahrgeschwindigkeit, die Helligkeit, das Signalwesen etc. in Betracht gezogen hat und es bleibt nur zu prüfen, ob der erste Richter von unrichtigen rechtlichen Grundlagen ausgegangen ist. — Die Behauptung der Revision, es scheine fast, dass der erste Richter eine Gefährdung nur in solchen Thatsachen finden wolle, die unter allen Umständen geeignet seien, einen wirklichen Schaden herbeizuführen, lässt schon in ihrer Unbestimmtheit erkennen, dass auch nach Auffassung der Revision die unterstellte Auffassung aus dem Urtheile nicht nachweisbar sei. Und in der That giebt das Urtheil zu einer solchen Auslegung keinen Anhalt. — Zuzugeben ist der Revision, dass die Möglichkeit eines Schadens schon in dem Augenblicke gegeben war, als sich der Zug No. 315 auf dem Bahnhofe Konitz in Bewegung setzte. Wenn aber die Revision aus den concreten Umständen eine Wahrscheinlichkeit des Schadens begründen will, begiebt sie sich auf das ihr verschlossene Gebiet der thatsächlichen Beurtheilung. — Anscheinend geht die Revision von der Ansicht aus, dass die Möglichkeit einer rechtzeitigen Abwendung des Schadens durch ein pflichtgemässes Eingreifen anderer Beamten oder durch sonstige Ereignisse die Wahrscheinlichkeit eines Schadens, wenn sie sonst gegeben sei, nicht beseitige und deshalb jene Möglichkeit völlig ausser Betracht gelassen werden müsse. Dieser Ansicht kann jedoch nicht im vollen Umfange beigetreten werden. Die Erfahrung zeigt, dass die Mehrzahl oder doch eine grosse Zahl von Eisenbahnunfällen in einem Zusammenwirken von Pflichtvernachlässigungen mehrerer Beamten ihren Grund hat, weil Seitens der obersten Aufsichtsbehörden thunlichst Vorkehrungen getroffen sind, welche den schädigenden Einfluss einer einzelnen Pflichtvernachlässigung zu beseitigen bezwecken. Daraus folgt, dass der Regel nach die criminelle Strafbarkeit der Pflichtvernachlässigung eines der im § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B. bezeichneten Beamten dadurch nicht aufgehoben wird, dass er auf ein hemmendes Eingreifen anderer Beamten rechnen konnte. Dagegen lässt sich als Rechtsgrundsatz nicht aufstellen, dass die grössere oder mindere Wahrscheinlichkeit einer derartigen hemmenden Einwirkung für die Frage, ob ein Zug in Gefahr gesetzt sei, nothwendig unberücksichtigt bleiben müsse. Im vorliegenden Falle hat der erste Richter das entscheidende Gewicht auf die räumliche Entfernung der beiden Züge, deren Zusammenstoss möglich war, gelegt. Wenn er dabei zugleich die dem Eintritte des Unfalls entgegenwirkende Thätigkeit verschiedener Personen berücksichtigt hat, so fällt ihm ein rechtsgrundsätzlicher Verstoss nicht zur Last; denn er geht davon aus, dass durch diese Thätigkeit die Entstehung einer Gefahr, nicht der schädliche Erfolg einer schon entstandenen Gefahr abgewendet worden ist". (Erk. des II. Strafsen. des Reichsgerichts vom 11. März 1884; Rep. 460/84; Entscheid. Bd. X S. 173 ff.)

Haftpflicht.

v. O. **Auslegung des § 4 des R.-Haftpflichtgesetzes. Preussisches Pensionsgesetz.** Der im Dienste der Preussischen Staatsbahn stehende Bremser H. Bl. wurde am 18. October 1882 zu Saargemünd auf dem in Benutzung der Generaldirection der Reichseisenbahnen befindlichen Theile des Bahnhofes durch eine Rangirmaschine überfahren und getödtet. Die Wittwe klagte darauf für sich und ihre fünf unmündigen Kinder beim Landgericht zu Strassburg wider die Generaldirection auf Grund des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes auf Zahlung einer Rente von 460 *M.* jährlich für sich und einer Rente von 100 *M.* für jedes ihrer Kinder bis zum vollendeten 15. Lebensjahre. Beklagte erkannte zwar die Haftpflicht an, bestritt aber die Höhe der Forderung, indem sie aufstellte, das Gesammteinkommen des Verunglückten habe 1 196 *M.* betragen, da er davon mindestens 496 *M.* verbraucht habe, so seien der Familie höchstens 700 *M.* zugeflossen. Hiervon seien 315 *M.* abzuziehen, da nach dem Preussischen Gesetze vom 20. Mai 1882 die Wittwe eine lebenslängliche Pension von 157 *M.* 50 ₰ und jedes der Kinder bis zum vollendeten 18. Lebensjahre 31 *M.* 50 ₰ zu beziehen habe; ausserdem müssten 300 *M.* in Abzug kommen, weil der Klägerin von der Saarbrücker Beamten-Pensions- und Wittwencasse für jedes Kind bis zum vollendeten 15. Lebensjahre durchschnittlich 60 *M.* jährlich bezahlt würden. Obwohl sich hiernach der Ausfall der Klägerin nur auf 85 *M.* berechne, erklärte Beklagte sich bereit, vom 1. Februar 1883 ab der Wittwe eine lebenslängliche Jahresrente von 200 *M.* und jedem der 5 Kinder jährlich bis zum vollendeten 15. Lebensjahre 30 *M.*, zusammen also 315 *M.* zu zahlen. Klägerin gab zu, dass sie die angegebenen Bezüge erhalte, bestritt aber ihre Verpflichtung, sich dieselben anrechnen zu lassen, da es an den Voraussetzungen des § 4 des R.-Haftpflichtgesetzes fehle. — Durch Entscheidung vom 3. Juli 1883, ergänzt durch die auf beiderseitigen Antrag ergangene Entscheidung vom 24. September 1883, verurtheilte das Landgericht die Angeklagte, an die Klägerin in ihren angegebenen Eigenschaften jährlich 486 *M.* zu zahlen, von denen jedesmal, wenn eins der Kinder das 16. Lebensjahr erreichen oder vorher sterben sollte, bevor die Kinder das angegebene Alter erreicht hätten, die Rente für jedes Kind bis zu

diesem Alter auf 80 *M.* jährlich bestimmt und der Beginn der Rentenzahlungen auf den 1. Februar 1883 festgesetzt wurde.

In den Gründen wird das der Familie zu Gute kommende Einkommen auf 800 *M.* berechnet; in Betreff der Frage der Anrechnung aber geht das Gericht davon aus, dass § 4 des Haftpflichtgesetzes nur von solchen Bezügen handelt, zu deren Erlangung der Verunglückte oder dessen Familie etwas geleistet habe, daher keine Anwendung finde auf Bezüge, welche den Entschädigungsberechtigten ohne eine solche Leistung lediglich aus Veranlassung des Unfalls zufielen. Durch letztere werde der nach § 3 des R.-Haftpflichtgesetzes zu ersetzende Schaden vermindert, dieselben seien daher in die Entschädigung einzurechnen. Solche Bezüge seien nun diejenigen, welche auf Grund des Preussischen Gesetzes vom 20. Mai 1882 gezahlt würden; dieselben seien daher einzurechnen, da die Pension der Wittwe lebenslänglich, den Kindern aber bis zu einer Altersgrenze gezahlt würde, wo die Unterhaltungspflicht des Vaters längst aufgehört habe. Anders stehe es um die Erziehungsgelder aus der Beamtencasse zu Saarbrücken, da dieselben durch die den Beamten gemachten Abzüge erworben würden und Beklagte nichts dazu beigetragen habe. In Betreff dieser Bezüge aus der Hülfscasse von Saarbrücken hat sich übrigens nachträglich ergeben, dass dieselben zurückgezahlt werden müssen, wenn eine Entschädigungsverpflichtung auf Grund des R.-Haftpflichtgesetzes festgestellt wird. — Wider diese Entscheidung des Landgerichts erhob Klägerin Berufung unter Wiederholung ihres Klageantrages, während Beklagte die Verwerfung der Berufung beantragte. — Durch Entscheidung des Oberlandesgerichts zu Kolmar vom 26. November 1883 wurde die Berufung kostenpflichtig verworfen, weil insbesondere das Einkommen des Verunglückten zur Zeit seines Todes für die Höhe der Entschädigung massgebend sei, da er eine Gehaltserhöhung nicht zu erwarten gehabt habe. Die Berechnung des ersten Richters sei zutreffend, nach welcher der den Klägern durch den Todesfall entzogene Unterhaltsbetrag auf durchschnittlich 800 *M.* angenommen wurde. — Klägerin legte gegen diese Entscheidung mit dem Antrage Revision ein, nach dem in der Berufungsinstanz gestellten Antrage neu zu erkennen, während Beklagte die kostenpflichtige Zurückweisung der Revision beantragte. Die Revision ist aus folgenden Gründen nicht für begründet erachtet worden: „Das Berufungsgericht geht mit Recht davon aus, dass nach § 3 des R.-Haftpflichtgesetzes den Hinterbliebenen nur insofern ein Ersatzanspruch zusteht, als ihnen durch den Tod ihres Ehegatten und Vaters der Unterhalt entzogen worden ist; eine solche Unterhaltsentziehung aber nur in Betreff desjenigen Betrages stattgefunden hat, welcher nicht durch die an denselben Todesfall kraft Gesetzes geknüpfte Eröffnung einer Wittwen- und Waisenpension gedeckt wird. Es verkennt auch keineswegs, dass diese in dem Wesen der Schadensforderung begründete Berechnung nach § 4 desselben Gesetzes ausnahmsweise nicht stattfinden soll, wenn der Getödtete seinen Hinterbliebenen durch eigene Leistungen den Pensionsanspruch erworben hat. Es war aber unter den Parteien kein Streit darüber, dass der Anspruch auf die den Wittwen und Waisen in dem Preussischen Gesetze vom 22. Mai 1882 zugesicherte Pension nicht durch solche Leistungen des Verunglückten erworben worden sei und es ist nicht einmal behauptet worden, dass der Pensionsleistung ein Versicherungsvertrag zu Grunde liege, wie ihn § 4 des Gesetzes unterstelle. Die hiernach getroffene thatsächliche Feststellung, dass die Pension nicht durch eigene Leistungen des Verunglückten erworben sei, rechtfertigt deren Einrechnung auf die der Beklagten aufzuerlegende Entschädigung. — Allerdings hat das Berufungsgericht dabei nicht erwogen, dass nach dem angezogenen Preussischen Gesetze alle Staatsbeamten verpflichtet sind, 3 pCt. ihres Einkommens als Wittwen- und Waisengeldbeiträge an die Staatscasse zu entrichten, wogegen diese verpflichtet ist, die im Gesetze festgestellten Pensionen an die Wittwen und Waisen zu bezahlen. Es kann aber dahin gestellt bleiben, ob das hiernach zwischen dem Staate und den Beamten begründete Rechtsverhältniss den Charakter einer Versicherung im Sinne des § 4 a. a. O. habe; denn wenn auch das Berufungsgericht durch die gegentheilige Annahme das Preussische Gesetz verletzt haben sollte, so könnte dies die Aufhebung der Entscheidung nicht zur Folge haben. Dieses Gesetz hat nämlich im Bezirk des Berufungsgerichts keine Geltung; die Verletzung desselben kann daher nach § 511 R.-Civil-Pr.-Ordn. die Revision nicht rechtfertigen". (Erk. des II. Civilsen. des Reichsgerichts vom 18. April 1884; Puchelt u. Duy, Jurist. Zeitschrift für Els. u. Lothring. Bd. IX S. 248 ff.)

Romberg's patentirte Universal-Funkenfänger für Locomotiven.

Der Apparat besteht aus einem konisch geformten Korbe (Sieb), welches im unteren Theile des Schornsteins angeordnet ist und an Rippen, sowie an dem etwas verlängerten Exhaustorkopf eine sichere Führung erhält. Durch einen Hebemechanismus, der durch Kurbeldrehung in Bewegung gesetzt wird, kann das Sieb gehoben, gesenkt, oder in einer bestimmten Stellung fixirt werden.

Der Apparat äussert seine volle Wirkung beim höchsten Stande des Siebes, während bei dem niedrigsten Stande desselben ein ungehindertes Entweichen der Rauchgase und somit auch eine ungehinderte Zugwirkung stattfindet.

Als practische Vortheile der Verstellbarkeit des neuen Apparates führt der Erfinder an, dass 1. die Anheizungen ohne Functionirung des Funkensiebes bewirkt werden können und daher schneller von statten gehen, dass 2. der Apparat auf der Fahrt ganz nach Bedarf ein- und ausgeschaltet werden kann, was mit Rücksicht auf den Kohlenverbrauch nicht ohne günstigen Einfluss gegenüber festen Vorrichtungen sei, dass 3. die Beweglichkeit des Siebes auch das Ausschütteln des anhaftenden Russes während der Fahrt gestatte und dass 4. die relativ hohe Lage des Siebes das Verbrennen desselben verhindere und auch einer Verengung der Rauchkammer vorbeuge. Die Anbringung des Apparates ist bei allen Locomotiven mit geringen Kosten zu bewerkstelligen. Die übliche Schornsteinform bleibt beibehalten.

Eine weitere Erfindung Romberg's bezieht sich auf einen Apparat, welcher das Aufstossen von Wasser aus dem Locomotivschornstein verhindern soll; dazu dient ein Gefäss, in welchem dem Dampf ein gekrümmter Weg angewiesen und auf dem das mitgerissene Wasser niedergeschlagen, gesammelt und abgeleitet wird. Dieser Apparat ist mit dem Universal-Funkenfänger zwanglos combinirbar; es kann, im Falle die Beschaffenheit des Brennmaterials dies erforderlich macht, noch ein tellerförmiges 2. Sieb hinzutreten.

Selbstredend sind die beschriebenen Apparate auch für Locomobilen, Blechschornsteine etc. verwendbar. — Vertrieben werden die Romberg'schen Apparate von der Firma **C. W. Julius Blancke & Co.** in Merseburg.

Literatur.

Bradshaw's Eisenbahn-Jahrbuch 1884.

Dieses soeben erschienene bekannte Jahrbuch der Englischen Bahnen constatirt in seiner Einleitung, dass im Stand der Englischen Bahnen während des vergangenen Jahres wenig Veränderungen vorgegangen sind. Im Allgemeinen haben sich die Dividenden auf der Höhe des Vorjahres gehalten, und die derzeitigen Aussichten sind dazu angethan, auch für die Zukunft eine gleiche Stetigkeit erwarten zu lassen.

Miscellen.

Eisen- und Stahloberbau.

In der letzten Sitzung des Iron and Steel Institutes hielt Mr. Walter R. Browne über vorgenanntes Thema einen Vortrag, dem sich eine eingehende Discussion anschloss.

Nach chronologischer Aufführung aller desfallsigen Publicationen und Erfindungen seit dem Düsseldorfer Meeting bis zu den Vorträgen von Mr. Price Williams (1881) kommt Browne zu dem Schlusse, dass in der Frage des metallenen Bahnoberbaues in England so gut wie nichts geschehen sei, während dieselbe in Deutschland bereits zu wichtigen Constructionen und ausgedehnten Anwendungen geführt habe, wenn auch der Streit: ob eiserne Langschwellen oder dergleichen Querschwellen vorzuziehen seien? noch nicht entschieden ist.

Der Grund des Zurückstehens von England in dieser Frage liegt darin, dass auf fast allen Englischen Bahnen doppelköpfige Schienen mit Stühlchenbefestigung verwandt werden, und die Verbindung dieser Stühlchen mit den eisernen Schwellen in nothwendiger, solider Weise noch nicht erreicht ist. Vom Stühlchensysteme wird man in England nicht abgehen, da es die rascheste Auswechslung der Schienen gestattet.

Bezüglich der Deutschen eisernen Oberbau-Constructionen führt Mr. Browne Folgendes an:

1. Der Verschleiss der Schwellen ist sehr unbedeutend.

2. Die Elasticität des Bahngestänges lässt nichts zu wünschen übrig.

3. Eine solide, sichere Verbindung der breitbasigen Schienen mit den eisernen Schwellen ist jetzt in verschiedenen Constructionen erreicht.

4. Seitwärtsverschiebung des Gestänges in scharfen Curven wird durch Umbiegung der Enden der Schwellen oder Aufnietung von Querstegen erreicht und liegen derart gesicherte eiserne Schwellen thatsächlich fester wie hölzerne Schwellen.

(„Engineering" vom 9/5. 84.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Berichtigung: In der Vereinszeitung No. 53 vom 9. d. M. sub Pos. 1636 (Seite 719) soll es richtig heissen: plus 5 *M.* Schleppbahngebühr pro Wagen im Verkehre mit Laube resp. Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz, und plus 10 *M.* Schleppbahngebühr pro Wagen im Verkehre mit Aussig-Landungsplatz.

Wien, am 16. Juli 1884. (1713)
Betriebsdirection.

II. Eröffnungen.

Mit dem 1. August d. J. werden die Bahnstrecken Plaue-Suhl (mit den Zwischenstationen Gräfenroda, Oberhof und Zella-Mehlis) und Grimmenthal-Ritschenhausen und somit die ganze Neubaustrecke Plaue-Ritschenhausen mit Anschluss in Plaue an die Dietendorf-Ilmenauer Bahn, in Grimmenthal an die Werrabahn und in Ritschenhausen an die Bayerische Staatsbahn für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschen - Verkehr, sowie für die Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren dem Betriebe übergeben.

Die Strecke Plaue-Ritschenhausen wird mit dem Tage der Eröffnung dem zur unterzeichneten Verwaltung gehörigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Erfurt unterstellt und treten für diese Strecke die Bestimmungen des Bahnpolizeireglements und des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Localtarife des Directionsbezirks Erfurt in Giltigkeit.

Die bezüglichen Tarifnachträge, sowie der Fahrplan für die neue Strecke werden besonders publicirt.

Erfurt, den 19. Juli 1884. (1714)
Königliche Eisenbahndirection.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Specialdirection der Hessischen Ludwigsbahn ist der Central-Güterbahnhof derselben in Frankfurt a/M. am 16. d. Mts. für den Güterverkehr eröffnet worden. Dieser Bahnhof ist am Westende von Frankfurt belegen und mit sämmtlichen in Frankfurt a/M. einmündenden Bahnlinien der Hessischen Ludwigsbahn in Schienenverbindung. Neben dem Central-Güterbahnhof bestehen die Güterstationen Frankfurt-Ostbahnhof, Frankfurt-Westbahnhof (H. L. B.) und Sachsenhausen der Hessischen Ludwigsbahn unverändert fort.

Vom gleichen Tage werden auf dem Bahnhofe der Hessischen Ludwigsbahn Hanau-Ostbahnhof — an den Staatsbahnhof anschliessend — Güter angenommen und abgegeben. Der Transport nach dieser Station ist auf die Fälle ausdrücklicher Vorschrift beschränkt. Im Uebrigen erfolgt die Ablieferung im Bahnhofe Hanau-Westbahnhof.

Berlin, den 19. Juli 1884. (1715)
Die geschäftsführende Direction.
Krancke.

III. Verkehrsstörungen.

K. K. Betriebsleitung in Lemberg. In Folge Wolkenbruchs ist die Strecke Drohobycz-Stryj der K. K. Dniesterbahn beschädigt, und wurde der Zugsverkehr auf dieser Linie am 16. Juli cr. eingestellt.

Lemberg, den 17. Juli 1884. (1716)
Die K. K. Betriebsleitung.

IV. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Betriebsleitung in Lemberg. Die in Folge Wolkenbruchs auf der Dniesterbahn-Strecke Drohobycz-Stryj eingetretene Verkehrsstörung wurde bereits behoben, so dass der Gesammtzugsverkehr auf der ganzen Linie wieder mit 18. Juli aufgenommen wurde.

Lemberg, den 18. Juli 1884. (1717)
Die K. K. Betriebsleitung.

V. Güterverkehr.

Vom 20. d. M. ab werden im **Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Güterverkehr** „Dachschindeln, Dachspäne (Dachsplisse)" zu den Sätzen des Ausnahme-Tarifs A a abgefertigt.

Die Sätze des Ausnahmetarifs B finden auf die Artikel „Zinkasche und unreines Zinkoxyd", welche dem Specialtarif III eingereiht sind, keine Anwendung mehr.

Ferner sind die Artikel des Ausnahmetarifs C wie folgt ergänzt:

Unter 2 ist hinter (Weissblech) zugesetzt „und verbleit oder mit einer Legirung von Zinn und Blei überzogen".

Die Position 6 ist geändert in:

„Bestandtheile von Eisenbahnlocomotiven und Eisenbahnwagen, folgende: Achsen, Achslagerkasten, rohe (Achsbüchsen), Achsgabeln (Achshalter), Bandagen, Bremstheile, auch Bremsklötze, Konsolen, Daumenwellen, Federstützen, Kuppelungsvorrichtungen, Bufferhülsen, Bufferkreuze, Bufferstangen, Räder und Rädertheile, Radsätze, Buffer-, Trag- und Zugfedern, Zughaken".

Elberfeld, den 16. Juli 1884. (1718)
Königliche Eisenbahn - Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr bezw. Süddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. September d. J. treten ausser Kraft die im Ausnahmetarife für den Transport von Bau- und Nutzholz zwischen Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der K. Saarbrücker und der Rhein-Nahe-Eisenbahn (Süddeutscher Eisenbahnverband) enthaltenen, in den neuen Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Holz-Ausnahmetarif vom 1. März d. J. nicht aufgenommenen Frachtsätze zwischen den diesseitigen Stationen Bullay, Carden, Cobern, Cochem, Eller a/d. Mosel, Güls, Hatzenport, Moselkern und Winningen und den Bayerischen Stationen Abensberg, Alling, Altenmuhr, Althegnenberg, Arnschwang, Arnstein, Bäumenheim, Baiersdorf, Bergtheim, Bernried, Berolzheim, Bruckdorf, Burgbernheim, Burgkundstadt, Dettelbach, Dollnstein, Doos, Dutzendteich, Ebenhausen, Ebensfeld, Ellingen, Eltersdorf, Erding, Erlangen, Ermetzhofen, Feldafing, Feucht, Forchheim, Freiburg, Freilassing, Freising, Fürth, Grosskarolinenfeld, Gunzenhausen, Haidhof, Harburg, Haspelmoor, Heilsbronn, Henfenfeld, Heufeld, Hirschaid, Jettenbach, Iphofen, Kitzingen, Kolbermoor, Kreussen, Kulmbach, Lawerweinting, Landau a/d. I., Landshut, Langenfeld, Lauf l. d. Regnitz, Lauf r. d. Regnitz, Lehrberg, Leutershausen, Mainbernheim, Mainleus, Maisach, Marktbibard, Marktbreit, Marktleuthen, Martinlamitz, Mering, Mertingen, Michelfeld, Mögeldorf, Möttingen, Moosburg, Münnerstadt, Nabburg, Naunhofen, Neuburg a. d. D., Neuhausen a. d. P., Neustadt a. d. Aisch, Neustadt a. d. W.-N., Nordendorf, Oberkotzau, Oberwern, Osterhofen, Pleinting, Possenhofen, Rain, Reichelsdorf, Reichenschwand, Röhrmoos, Röslau, Röthenbach b. Lauf, Roth, Rothenburg a. d. T., Rottendorf, Rückersdorf, Rupprechtstegen, Sachsen, St. Jobst, Schnabelweid, Schnelldorf, Schonungen, Schwabach, Seligenstadt, Siegelsdorf, Steinach, Stephanskirchen, Strasskirchen, Thüngen, Trabitz, Triesdorf, Tutzing, Uffenheim, Vilseck, Vohburg, Vorra, Wassertrüdingen, Weigolshausen, Weiherhammer, Windischeschenbach, Windsfeld, Winterhausen, Wolnzach, Zapfendorf, Zeil.

Neue directe Ausnahmefrachtsätze werden nicht mehr erstellt. Der vorgenannte Ausnahmetarif vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen tritt daher am 1. September d. J. vollständig ausser Kraft.

Köln, den 18. Juli 1884. (1719)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Die durch die Nachträge VII, VIII und IX zur 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 n. St. resp. durch unsere Bekanntmachung vom 16. Juni cr. n. St. mit Giltigkeit bis incl. 13. September cr. n. St. eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs XIII für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsamen resp. speciell für Weizen bleiben auch über den 13. September cr. n. St. hinaus bis auf Weiteres in Kraft bestehen.

Ferner ermässigen sich vom 15. Juli cr. n. St. ab die durch unsere Bekanntmachung am 14. Juni cr. n. St. mit Giltigkeit vom 28. Mai a. St./9. Juni n. St. cr. publicirten Rubelfrachtsätze (ab Schnittpunkt östlich) für Eiertransporte im Verkehr zwischen den Stationen Bjelgorod, Prochorowka und Slawiansk der Kursk-Charkow - Asower Eisenbahn einerseits und den Deutschen Stationen Berlin, Bremen, Hamburg und Leipzig andererseits via Kursk-Orel-Dünaburg-Wirballen in der 5 000 kg-Classe um je 0,33 Rubel und in der 10 000 kg-Classe um je 0,27 Rubel pro 100 kg.

Bromberg, den 16. Juli 1884. (1720 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-Bahn. Für die Beförderung von Eisenerzen, Eisensauen und abgeröstetem Schwefelkies in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen von Gelnhausen, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M., nach Rodingen, Station der Prinz Heinrich-Bahn, ist ein Ausnahmefrachtsatz von 8,31 *M.* pro Tonne (1 000 kg) in Kraft getreten, welcher in den Ausnahmetarif No. 4 des Tarifheftes 5 vom 1 März 1882 aufgenommen wurde.

Köln, den 16. Juli 1884. (1721)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Vom 20. Juli cr. ab können **Getreide- etc. Sendungen** (excl. Mahlproducte), welche aus Russland via Woloczysk nach Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Breslau, der Breslau-Freiburger Bahn und der Sächsischen Staatsbahn, sowie nach den Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Leipzig H. S. G. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt zum Transport gelangen, auf Wunsch der Versender ab Woloczysk **in losem Zustande ohne Säcke** (alla rinfusa) in eigens hierzu eingerichteten Wagen befördert werden. Die speciellen Transport-Bedingungen sind bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Breslau, den 15. Juli 1884. (1722)
Im Namen der Verbands - Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Zweigbahn Zajonskowo-Loebau der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn — voraussichtlich am 1. August cr. — wird die Station Loebau und die Haltestelle Zajonskowo und Mortung (letztere vom Tage ihrer Betriebseröffnung ab) in die directen

Preussisch-Oberschlesischen Steinkohlentarife für 10 000 kg und Massentransporte vom 15. November 1883 einbezogen. Für die Station Loebau und die Haltestelle Mortung kommen die Sätze von Weissenburg plus 0,05 *M.* pro 100 kg, für die Haltestelle Zajonskowo die Frachtsätze von Montowo zur Erhebung.

Breslau, den 14. Juli 1884. (1723)
Königliche Eisenbahn-Direction,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 1. Juli d. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die in Folge Ueberganges der Tilsit-Insterburger Bahn in die diesseitige Verwaltung für den Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg herausgegebenen Nachträge zu den Localtarifen und zwar

a) Nachtrag II zum Local-, Vieh- etc. Tarif,
b) Nachtrag IV zum Local-Gütertarif,
c) „ V zum Kilometerzeiger

nicht mit dem 1. September cr., sondern bereits mit dem 16. Juli cr. in Kraft treten.

Bromberg, den 17. Juli 1884 (1724 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Am 1. September cr. tritt für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen des Directionsbezirks Berlin und der Breslau-Freiburger Eisenbahn ein neuer Tarif in Kraft, welcher vielfache Ermässigungen und nur in wenigen Relationen geringfügige Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze enthält. Auskunft über die eintretenden Tariferhöhungen ertheilt schon jetzt unser Verkehrsbureau.

Berlin, den 17. Juli 1884. (1725)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. August d. J. an werden im Verkehr mit der an der Strecke Wernigerode-Ilsenburg gelegenen Haltestelle Drübeck auch Frachtstückgüter zur Beförderung zugelassen, so dass von dem genannten Tage an unbeschränkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern von und nach der bezeichneten Haltestelle stattfindet.

Die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren — mit Ausnahme der als Gepäck oder Eilgut zur Auflieferung kommenden Sendungen von kleinem Vieh in Käfigen, Körben etc. — von und nach Drübeck bleibt dagegen bis auf Weiteres noch ausgeschlossen.

Magdeburg, den 17. Juli 1884. (1726)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt a/M.-Köln linksrhein. Für den Transport von Eisenerzen ab Burgsolms nach Neunkirchen ist ein ermässigter Frachtsatz in Kraft getreten.

Frankfurt a/M., den 17. Juli 1884. (1727)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 20. d. M. ab gelten die im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarife,** Theil II Heft 2. enthaltenen Frachtsätze für Caolin von Rakonitz (B. E. B.) auch für den Transport von gebranntem Kalk von Rakonitz transito bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief.

Dresden, am 19. Juli 1884. (1728)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der Güterverkehr mit Oertlichkeiten auf der Insel Sicilien ist bis auf Weiteres aus gesundheitspolizeilichen Rücksichten Seitens der Italienischen Bahnen eingestellt worden. Auf dem Transporte befindliche Güter müssen entweder nach anderen auf dem Festlande befindlichen Stationen durch anderweit von den Absendern zu gebende Disposition dirigirt und an dritte Personen ausgeliefert, oder es muss deren Rücktransport nachträglich von den Versendern aufgegeben werden.

Strassburg, den 15. Juli 1884. (1729)
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,
als geschäftsführende Verwaltung
für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr
via Gotthard.

Mit dem 1. August 1884 wird die Güterladestelle Liessau des Bezirks Bromberg für Wagenladungsgüter in den directen Verkehr mit den Verbandstationen des **Südostpreussischen Verbandes** unter Anwendung der Frachtsätze für Dirschau zuzüglich einer Ueberfuhrgebühr von 3 *M.* pro Wagen einbezogen.

Bromberg, den 11. Juli 1884. (1730 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Zweigbahnstrecke Zajonskowo-Loebau W/Pr. der Marienburg-Mlawkaer Bahn tritt zum Verband-Gütertarif zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg** einerseits und Stationen der **Marienburg-Mlawkaer Bahn** andererseits vom 25. März 1882 der Nachtrag IV in Kraft; derselbe enthält:

a) neue Frachtsätze für die Stationen Zajonskowo, Mortung und Loebau der Marienburg-Mlawkaer Bahn,
b) Frachtsätze für die Güterladestelle Liessau des Bezirks Bromberg,
c) früher bereits publicirte Tarifveränderungen

und kann durch die Billet-Expedition der Verbandstationen beider Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Bromberg, den 16. Juli 1884. (1731J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli cr. kommt zu den Tarifheften No. 1 und 2 des **Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahnverbandes** je ein neuer Nachtrag (VIII bezw. VII) zur Einführung; die Nachträge enthalten die neuen bereits publicirten Bestimmungen über Routen- und Bahnhofsvorschriften, Aenderungen im Verzeichniss der Ausnahmetarife, neue Frachtsätze für die Stationen Klettendorf, Domslau und Koberwitz, sowie für Cellulose ab Kelheim und einige Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge können unentgeltlich von den Verbandstationen bezogen werden.

Breslau, den 19. Juli 1884. (1732)
Königliche Eisenbahn-Direction,
im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Am 1. August cr. tritt für die Beförderung von **Steinkohlen, Kokes, Steinkohlen- und Kokes-Asche,** sowie **Briquets** in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die in dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc.: a) im Norddeutschen Verbande vom 5. August 1877 nebst Nachträgen, b) von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) bezw. Elberfeld nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg vom 1. Januar 1882 nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze ersetzt und aufgehoben werden. Exemplare sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen, sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu 70 ₰ käuflich zu haben.

Köln, den 19. Juli 1884. (1733)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Am 1. August d. J. kommen im diesseitigen **Local-Güterverkehr** Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Malz, Mühlenfabrikate, Oelsamen etc. (Ausnahmetarif B unseres Localgütertarifs) zwischen Grünau und Görlitz von 0,75 *M.*, zwischen Grünau und Zittau von 0,85 *M.* pro 100 kg zur Einführung. Vom gleichen Tage ab wird für die Benutzung des Entladetrichters auf dem Lagerplatz VII des Kohlenbahnhofs Wedding eine Gebühr von 1 *M.* pro Eisenbahnwagen erhoben. Ferner treten die Sätze des Ausnahmetarifs C unseres Localgütertarifs für Braunkohlen etc. zwischen Zittau und Brand, Grünau, Halle, Königs-Wusterhausen, Lübben, Lübbenau, sowie Niederschönweide (Johannisthal) am 15. September d. J. ausser Kraft.

Berlin, den 19. Juli 1884. (1734)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Mit 1. August l. J. tritt der Nachtrag V zu Theil II und der Nachtrag III zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verbandtarifes in Kraft.

Diese Nachträge enthalten neue Frachtsätze für die Ausnahmetarife No. 2 (landwirthschaftliche Maschinen etc.) und No. 5 (Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren etc.).

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien I., Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1735 RM)

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Vom 1. August a. c. ab werden die Artikel des Ausnahmetarifes XXI (landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe) im obigen Verkehre in Quantitäten unter 5 000 kg nach Classe II berechnet.

Wien, den 16. Juli 1884. (1736)
Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
Namens der betheiligten Bahnen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. In den Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr via Reitzenhain, resp. via Franzensbad vom 1. April 1884 wird die Station Barneck des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt mit Giltigkeit ab 5. August 1884 und die Station Blankenburg in Thür. der Saalbahn mit Giltigkeit ab dem Tage der Betriebseröffnung aufgenommen.

Die Frachtsätze betragen

ab Schnittpunkt I	bis Barneck	. 41	*M.*
„ „ II	„ „	. 47	„
„ „ I	„ Blankenburg i. Thür.	61	„
„ „ II	„ „	. 50	„

Prag, 17. Juli 1884. (1737)
Die Generaldirection
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. (Oesterreichische Linien.) Nachtrag IV zum Theil II der Gebührentarife für den Gütertransport im Localverkehre vom 1. Juni 1882. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza wird der Nachtrag IV zum Theil II der Gebührentarife für den Gütertransport im Localverkehre auf den Oesterreichischen Linien der Gesellschaft, giltig vom 1. Juni 1882, in Wirksamkeit gesetzt.

Dieser Tarifnachtrag enthält die Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen der Station Czernowitz einerseits und den Stationen der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza (mit Ausnahme der Localbahn-Station Zuczka) andererseits.

Exemplare des Tarifnachtrages IV können

bei der gesellschaftlichen Centralleitung in Wien, bei der Betriebsdirection in Lemberg und in den Stationen der Oesterreichischen Linien der Gesellschaft bezogen werden.

Wien, am 28. Juni 1884. (1738)

Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte wird unter den daselbst angeführten Bedingungen für Transporte von Raps, Reps und Rübsen,

welche nachweislich von den Stationen:

1. der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen:

Alsó-Sajó, Balogfalva, Bánréve, Bartos-Lehotka, Beszterczebánya (Neusohl), Bettlér, Dobsina, Feled, Fülek, Garam-Berzencze (Gran-Bresnitz), Gombaszög, Jánoshegy (Berg), József-gözfürész, Körmöczbánya (Kremnitz), Krivány-Detva, Lónyabánya, Losoncz, Nyustya, Pelsöcz, Putnok, Rákó-Pribócz, Rimabánya, Rimaszécs, Rimaszombat, Rozsnyó (Rosenau), Sajó-Szt. Péter, Salgó-Tarján, Somos-Ujfalu, Stubnya-Fürdö (Stuben), Szliacs, T.-Szt. Márton, Tiszolcz, Tornalja, Turcsek, Vadna, Végles-Szalatna, Zólyom (Altsohl);

2. der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn:

Kassa, und die Stationen der Linie Abos-Orlo, sowie der Stationen der Linie Kis-Ladna-Dombrau, incl. der genannten Endstationen;

3. der Ungarischen Nordostbahn:

Halmi, Kis-Majtény, Mikola, Szatmár, Demecser, Kemecse, Patroha, Bátyu, Beregszász, Csap, Királyháza, Kis-Várda, Legenye-Mihalyi, Liszka-Tolcsva, Munkács, Nagy-Szöllös, Perbenyik, S.-A.-Ujhely, Som, Szomotor, Tisza-Ujlak, Tüzsér, Ungvar

per Elbe nach Berlin und Brandenburg weiterbefördert werden, folgende Refactie gewährt:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz sowie Dresden-Elbkai:

Von den Frachtsätzen des Nachtrages II bis zum Erscheinen des Nachtrages VI ein Nachlass von 64 Markpfennig,

vom Erscheinen des Nachtrages VI von den in diesem enthaltenen Frachtsätzen ein Nachlass von 38 Markpfennig

pro 100 kg.

Wien, am 19. Juli 1884. (1739)

Betriebs-Direction.

VI. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Königliche Eisenbahndirection. Unsere Bekanntmachung vom 24. v. Mts., betreffend Ausgabe neuer Zinscouponbogen zu den 4 pCt. Altona-Kieler Prioritätsobligationen I. Emission wird hierdurch dahin modificirt, dass die Ausgabe der Zinscouponbogen vom 22. d. Mts. an nur noch an den Wochentagen Dienstag und Freitag stattfindet und zwar von Morgens 9 bis 12 Uhr Mittags.

Altona, den 15. Juli 1884. (1740 J)

VII. Submissionen.

Lieferung von Güterwagen. Die Anfertigung von 20 offenen Güterwagen mit Bremsen für 750 mm Spurweite soll vergeben werden. Bedingungen und Zeichnungen können von der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen Erlegung von 5 *M.* bezogen werden. Den Fabrikanten werden die Radsätze, Blatt- und Spiralfedern, sowie die sämmtlichen Bremstheile und zwar bis Mitte September ds. Js. bis auf die der Fabrik zunächst gelegene Eisenbahnstation kostenfrei geliefert. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von 20 Güterwagen" bis zum 2. August ds. Js., Vormittags 11 Uhr, zu welcher Zeit die Eröffnung stattfindet, kostenfrei an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzureichen. Das Angebot muss die Lieferfristen, auf deren kurze Bemessung ganz besonderer Werth gelegt wird, sowie den Preis frei Bahnhof Döbeln enthalten. Die Anbieter bleiben bis zum 10. August ds. Js. an ihre Gebote gebunden; wer bis dahin zusagende Antwort nicht erhält, hat sein Angebot als erledigt zu betrachten.

Dresden, den 17. Juli 1884. (1741)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.

von Tschirschky.

VIII. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes angesammelten, für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren alten Oberbau- und Baumaterialien als:

Schienen, Guss-, Schmelz-, Schmiedeeisen, Eisenblech, Eisendraht, Zink, Kupfer und Messing und diverse andere Materialien

sollen im Wege der Licitation verkauft werden.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift:

„Offerten auf den Ankauf alter Materialien"

sind bis zum 4. August cr., Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt am 5. August cr., Vormittags 10 Uhr.

Die Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Materialien und Offerten-Formulare sind auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien mit 1,00 *M.* von dem Bureauvorstande in Stettin — Karlstrasse No. 1 — zu beziehen.

Je ein Exemplar derselben liegt in der Redaction der Deutschen Submissions-Zeitung Cyclop, des Centralblattes der Bauverwaltung, im Bureau des Berliner Baumarkts, in der Börsen-Registratur in Berlin und bei dem Magazin-Verwalter Petzold in Stettin — Berliner Bahnhof — zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus.

Stettin, den 16. Juni 1884. (1742 J)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Stettin.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 58. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 26. Juli 1884.

Dieser Nummer liegt No. 14 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet.

IV. Die Ergebnisse der Statistik von 1883.

B. Erzeugnisse und Bedürfnisse der Landwirthschaft.

Es wurden überhaupt befördert: 1 545 337½ t Weizen, 1 323 532 t Roggen, 591 651½ t Hafer, 675 332½ t Gerste, 479 296 t Mais und Hülsenfrüchte, 179 786½ t Leinsaat, 105 116½ t sonstige Sämereien, 1 319 159½ t Mühlenfabrikate, 1 124 442 t Kartoffeln, 428 081½ t Spiritus, 2 843 565½ t Rüben, 181 383 t Rübensyrup, 834 217½ t Rohzucker und 265 688½ t raffinirter Zucker, 281 043 Stück Pferde, 1 970 701 Stück Rindvieh, 3 757 018 Stück Schafe, 5 486 876 Stück Schweine, 2 607 382 Stück Geflügel und 1 410 959 t Düngemittel.

Der stärkste Versand (nach den anderen Deutschen Verkehrsbezirken, incl. der Seehäfen) fand statt:

1. an Weizen: 160 071 t von Mannheim und Ludwigshafen, 70 435½ t aus Ost- und Westpreussen und 55 713 t aus dem Regierungsbezirk Magdeburg;
2. an Roggen: 123 650½ t aus der Provinz Posen, 96 555½ t aus Ost- und Westpreussen und 75 763½ t von Duisburg, Ruhrort und Hochfeld;
3. an Hafer: 45 631½ t von Duisburg, Ruhrort und Hochfeld, 28 424½ t von Ost- und Westpreussen und 23 134½ t aus dem Regierungsbezirk Breslau;
4. an Gerste: 61 233½ t aus Thüringen, 49 319 t aus dem Regierungsbezirk Magdeburg und 33 347 t von Duisburg, Ruhrort und Hochfeld;
5. an Mais und Hülsenfrüchten: 35 355½ t aus Thüringen, 26 492 t aus dem Regierungsbezirk Magdeburg und 15 124 t aus Ost- und Westpreussen;
6. an Mühlenfabrikaten: 95 423 t aus der Provinz Hannover, aus Braunschweig und Oldenburg, 73 299½ t aus der Provinz Brandenburg und 59 106½ t aus Berlin;
7. an Kartoffeln: 137 529½ t aus der Provinz Brandenburg, 135 010½ t aus dem Regierungsbezirk Magdeburg und 64 643 t aus der Provinz Posen;
8. an Spiritus: 53 482½ t aus der Provinz Brandenburg, 41 944 t aus der Provinz Posen und 28 798½ t aus Thüringen;
9. an Rohzucker: 136 604½ t aus der Provinz Hannover, aus Braunschweig und Oldenburg, 106 148 t aus Thüringen und 45 457 t aus dem Regierungsbezirk Magdeburg;
10. an raffinirtem Zucker: 50 348½ t aus dem Regierungsbezirk Magdeburg, 21 683 t aus dem Regierungsbezirk Breslau und 20 711 t aus der Provinz Hannover, aus Braunschweig und Oldenburg;
11. an Düngemitteln: 171 809½ t aus dem Regierungsbezirk Magdeburg, 52 868½ t aus der Provinz Hannover, aus Braunschweig und Oldenburg und 49 768 t aus Berlin.

Der stärkste Empfang von den Deutschen Verkehrsbezirken, incl. der Seehäfen, fand statt:

1. an Weizen: 76 019 t in Baden, 74 631 t in Württemberg und 59 095½ t in Sachsen;
2. an Roggen: 150 993 t in Sachsen, 72 735½ t in der Provinz Hannover, in Braunschweig und Oldenburg und 61 315½ t in Thüringen;
3. an Mühlenfabrikaten: 78 604½ t in Berlin, 50 851½ t in der Provinz Hessen-Nassau und in Oberhessen und 45 758 t in Thüringen;
4. an Kartoffeln: 111 651 t in dem Rheinischen Ruhrrevier, 94 890½ t in der Rheinprovinz — linksrheinisch — und 78 396½ t in dem Westfälischen Ruhrrevier;
5. an Spiritus: 43 005½ t in Berlin, 34 269½ t in der Stadt Breslau und 25 962 t in Thüringen;
6. an Rohzucker: 98 327 t in dem Regierungsbezirk Magdeburg, 42 326 t in der Pfalz und 30 840 t in der Rheinprovinz — linksrheinisch;
7. an raffinirtem Zucker: 19 521½ t in Bayern, 17 950 t in Sachsen und 13 507½ t in Berlin.

Der Verkehr zwischen den Deutschen Verkehrsbezirken (excl. der Seehäfen) und dem Auslande (incl. der Deutschen Seehäfen) ergab in der Ausfuhr:

1. Weizen: Versand 46 806 t, Empfang 85 069½ t, zusammen 131 875½ t,
2. Roggen: Versand 14 232½ t, Empfang 84 835 t, zusammen 99 067½ t,
   (davon beläuft sich der stärkste Versand auf 41 987½ t Weizen von Mannheim und Ludwigshafen und auf 8 325½ t Roggen aus Ost- und Westpreussen);
3. Mühlenfabrikate: zusammen 85 857 t;
4. Kartoffeln: Versand 109 228 t (davon 17 011½ t Regierungsbezirk Magdeburg, 16 302½ t die Pfalz und 13 724½ t Provinz Brandenburg), Empfang 136 736½ t;
5. Spiritus: Versand 9 660½ t, Empfang 70 500 t;

6. Rohzucker: Versand 48 087 t (davon 35 324 t Provinz Hannover, Braunschweig und Oldenburg), Empfang 178 101 t;
7. raffinirter Zucker: Versand 16 549½ t (davon 9 262½ t Rheinprovinz — linksrheinisch), Empfang 43 121 t.

Die Einfuhr nach Deutschland betrug u. A.:

1. Weizen: Empfang 82 730 t, Versand der Deutschen Seehäfenstationen nach Deutschland 53 355 t, zusammen 136 085 t (davon stärkster Empfang 15 847½ t in Sachsen, 12 455½ t im Regierungsbezirk Oppeln und 8 174½ t in der Rheinprovinz — linksrheinisch);
2. Roggen: Empfang 152 222 t (davon 58 482½ t Regierungsbezirk Oppeln, 23 014 t Rheinprovinz — linksrheinisch — und 16 232½ t Berlin), Versand 93 543 t;
3. Hafer: Empfang 44 843½ t (davon 14 901½ t Berlin), Versand 66 426½ t;
4. Mühlenfabrikate: Empfang 45 925½ t (davon 6 967½ t Rheinprovinz — linksrheinisch, 6 123 t Regierungsbezirk Breslau und 5 907½ t Stadt Breslau), Versand 50 411½ t;
5. raffinirter Zucker: Empfang 1 089½ t, Versand 2 265 t.

Die stärkste Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den Deutschen Seehäfen etc. betrug u. A.:

1. Weizen: a) Durchfuhr 4 270 t, b) Empfang der Deutschen Seehäfen vom Auslande 136 945 t;
2. Roggen: a) Durchfuhr 5 795½ t, b) Empfang der Deutschen Seehäfen vom Auslande 47 145½ t;
3. Mais und Hülsenfrüchte: a) Durchfuhr 5 195½ t, b) Empfang der Deutschen Seehäfen vom Auslande 37 876 t.

C. Erzeugnisse der Forstwirthschaft.

Es wurden überhaupt befördert: 1 121 858½ t Rundholz, 1 683 150 t Nutzholz, 1 815 815 t Brennholz und 110 819 t Borke. Davon entfallen auf den Verkehr mit dem Auslande: 158 433½ t Rundholz, 234 059½ t Nutzholz, 193 941½ t Brennholz und 40 185½ t Borke.

Der stärkste Versand nach den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (einschliesslich der Seehäfen) fand statt:

an Rundholz: 90 267½ t (Bayern), 56 796 t (Württemberg), 44 325½ t (Baden);
an Nutzholz: 194 563 t (Bayern), 80 796 t (Württemberg), 65 726 t (Baden);
an Brennholz, Grubenholz und Schwellen: 259 657½ t (Provinz Westfalen), 110 780½ t (Provinz Hannover), 75 825½ t (Provinz Posen);
an Borke: 5 399½ t (Rheinprovinz — linksrheinisch), 4 919½ t (Bayern), 4 133½ t (Baden).

Der stärkste Empfang von den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (einschliesslich der Seehäfen) fand statt:

an Rundholz: 67 805½ t (Elsass), 65 867 t (Württemberg), 40 594½ t (Baden);
an Nutzholz: 90 521 t (Mannheim und Ludwigshafen), 71 577 t (Berlin), 61 966½ t (Rheinprovinz — linksrheinisch);
an Brennholz, Grubenholz und Schwellen: 263 113½ t (Westfälisches Ruhrrevier), 117 114 t (Rheinisches Ruhrrevier), 55 921½ t (Provinz Brandenburg);
an Borke: 5 037 t (Württemberg), 3 195 t (Grossherzogthum Hessen), 3 051 t (Rheinisches Ruhrrevier).

Der stärkste Localverkehr (Verkehr innerhalb eines einzelnen Verkehrsbezirks) fand statt:

an Rundholz: 77 739½ t (Württemberg), 43 402½ t (Regierungsbezirk Breslau und Liegnitz) und 43 283½ t (Thüringen)
an Nutzholz: 45 284½ t (Thüringen), 44 812 t (Regierungsbezirk Oppeln) und 44 303½ t (Württemberg);
an Brennholz, Grubenholz und Schwellen: 89 365½ t (Regierungsbezirk Oppeln), 76 776½ t (Provinz Hannover etc.) und 71 683 t (Württemberg);
an Borke: 5 925½ t (Provinz Brandenburg), 5 178⅓ t (Rheinprovinz — linksrheinisch) und 4 598⅓ t (Württemberg).

Der Verkehr zwischen den Deutschen Verkehrsbezirken (ausschliesslich der Seehäfen) mit dem Auslande (einschliesslich der Deutschen Seehäfen) war in der Ausfuhr:

Rundholz: Versand 76 932½ t (davon 27 356 t Rheinprovinz — linksrheinisch — und 12 833 t Baden), Empfang 38 197½ t;
Nutzholz: Versand 106 115½ t (davon 34 000½ t Baden und 28 273 t Elsass), Empfang 67 121½ t);
Brennholz, Grubenholz und Schwellen: Versand 135 601 t (davon 27 776 t Baden, 25 187 t Rheinprovinz — linksrheinisch — und 21 054 t Elsass), Empfang 53 974 t;
Borke: Versand 1 199½ t, Empfang 2 558 t.

Die Einfuhr nach Deutschland betrug:

Rundholz: Empfang 74 335 t (davon Regierungsbezirk Oppeln 30 450 t und Regierungsbezirk Breslau 18 848 t), Versand der Seehäfen-Stationen 32 222 t;
Nutzholz: Empfang 104 029½ t (davon 16 381½ t Regierungsbezirk Oppeln und 12 051 t Thüringen), Versand 139 155½ t;
Brennholz etc.: Empfang 53 983½ t (davon 18 795½ t Regierungsbezirk Oppeln und 16 963 t Stadt Breslau), Versand 35 839½ t;
Borke: Empfang 33 732½ t (davon Elsass 8 510 t), Versand 1 755½ t.

(Fortsetzung folgt.)

Zur X. Versammlung der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Techniker.

In Folge einer aus dem Schoosse der am 19./20. Mai 1882 in Graz abgehaltenen IX. Technikerversammlung gegebenen Anregung wurde die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ersucht, wie in früheren Jahren, die Vereinsverwaltungen aufzufordern, wiederum technische Fragen aufzustellen und die Commission für technische und Betriebsangelegenheiten mit deren Sichtung und definitiven Feststellung zu beauftragen.

Wie sehr obige Anregung den Wünschen der Verwaltungen entsprach, dürfte allein aus dem Umstande hervorgehen, dass im Ganzen nicht weniger als 570 Fragen angemeldet wurden. Selbstverständlich waren in Folge des gleichen Bedürfnisses nach Aufklärung über ein und denselben Gegenstand auch eine überaus grosse Anzahl dieser Fragen gleichartig und es musste eine Sichtung des vorliegenden Materials vorgenommen werden, nach welcher nur noch 157 Fragen zur Beantwortung übrig blieben. Die technische Commission stellte die letzteren in ihrer Fassung fest und ordnete sie in folgende Gruppen:

Gruppe I. Bau der freien Strecke.
„ II. Bahnhofsanlagen.
„ III. Locomotiven und Tender.
„ IV. Wagen.
„ III/IV. Gemeinschaftliche Fragen aus den Gruppen III und IV.
„ V. Werkstättenanlagen und Werkstättenbetrieb.
„ VI. Bahndienst.
„ VII. Fahrdienst und
„ VIII. Signalwesen.

Zudem wurden einzelne Fragen, deren Beantwortung die vorherige zeitraubende Sammlung umfassenden statistischen Materials oder andere grössere Vorbereitungen erforderte, ausgeschieden und besonderen Subcommissionen zur getrennten Behandlung überwiesen.

Nachdem die so festgestellten Fragen durch Typendruck vervielfältigt worden, hat die geschäftsführende Direction des Vereins an die Verwaltungen die Aufforderung ergehen lassen, dieselben zu beantworten und in der Antwort besonders hervorheben zu wollen, wie weit die gemachten Mittheilungen lediglich als Ansicht oder als auf Thatsachen und Erfahrungen beruhend, anzusehen seien. Das nunmehr eingesandte Material wurde gesichtet und über jede der gestellten Fragen auf Grund der eingegangenen Beantwortungen von den Seitens der technischen Commission zu Referenten bestellten Commissionsverwaltungen Referate ausgearbeitet, welche wiederum unter den Mitgliedern der Commission zum Zweck einer ersten Prüfung ausgetauscht wurden.

In einer am 13./14. März cr. in Nürnberg abgehaltenen Commissionsconferenz wurden sodann sämmtliche Referate an drei Subcommissionen behufs weiterer Prüfung und Vorbereitung für die Verhandlungen im Plenum der Commission vertheilt, und die von den Subcommissionen aufgestellten Revisionsbemerkungen den referirenden Verwaltungen als Material für die nochmalige Ueberarbeitung der Referate überwiesen. In einer letzten, am 18./20. April cr. in Bozen abgehaltenen Conferenz stellte die technische Commission nach nochmaliger Prüfung aller Referate die Schlussfolgerungen fest und betraute eine aus 6 Personen bestehende Commission mit der redactionellen Feststellung der Elaborate.

Die Redactionscommission ist dieser Aufgabe in einer vom 12. bis 14. Mai cr. in Heidelberg abgehaltenen Conferenz gerecht geworden und es wurden nunmehr sämmtliche Referate der Technikerversammlung zur definitiven Beschlussfassung vorgelegt.

Die in Berlin zusammengetretene X. Technikerversammlung erledigte die ihr gestellte Aufgabe in den Tagen von 14/15. Juli dieses Jahres. Zu derselben hatten die Vereinsverwaltungen Deputirte in grosser Anzahl abgesandt und auch die Schweizerischen Bahnen, die Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen sowie die Königlich Schwedischen Staatsbahnen hatten durch Beschickung der Versammlung ihr schon so oft bethätigtes Interesse an den Arbeiten des grossen Eisenbahnvereins von Neuem bewiesen.

Herr Oberbaurath Krancke begrüsste zunächst Namens der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin und in Vertretung des zur Zeit auf Urlaub befindlichen und deshalb am Er-

scheinen verhinderten Präsidenten dieser Verwaltung die Versammlung und forderte dieselbe auf, sich durch Wahl eines Vorsitzenden und eines stellvertretenden Vorsitzenden zu constituiren. Es wurde hierauf per Acclamation Herr Ministerialrath Präsident v. Tolnay zum Vorsitzenden, Herr Regierungs- und Baurath Rock zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Die Berathungen wurden unter regster Theilnahme der Versammlung zu Ende geführt. Ueber die einzelnen, aus dem Schoosse der Versammlung gestellten Anträge eingehend zu referiren, müssen wir dem technischen Organ des Vereins überlassen und uns begnügen, über einige Fragen von allgemeinem Interesse an anderer Stelle kurze Mittheilungen zu bringen.*) Die auf Grund der letzten Beschlüsse festgestellten Referate werden ja bald im Druck vorliegen.

Wir wollen hier nun über den äussern Verlauf der Versammlung Bericht erstatten. Es war ein glücklicher Gedanke statt in Danzig und Zoppot, wo man nicht genügende Unterkunft für die vielköpfige Versammlung finden konnte, dieselbe in Berlin abzuhalten. Das Unterkommen war brillant, die Aufnahme die denkbar herzlichste.

Sonntag, den 13. d. Mts., fand eine Begrüssungs-Zusammenkunft der Herren Deputirten und Gäste im Ausstellungspark am Lehrter Bahnhof statt, bei welcher so manch alter Freundschaftsbund aufgefrischt, so manches neue Bündniss geschlossen wurde. Es herrschte ein reges Leben und Treiben im Parke, welches den Oesterreichischen und Ungarischen Herren umsomehr gefiel, als sie gewohnt sind, in dieser hohen Jahreszeit ihr liebes Wien und Budapest vereinsamt zu sehen. Die Begrüssung fand in dem gegenüber dem Orchester belegenen Restaurant der Rotunde statt; in ersterem concertirte das importirte „echte“ 1. Bayerische Leibregiment, dessen Aufführungen mit vielem Applaus belohnt wurden. Der Jubel der Versammlung erreichte seine grösste Höhe, als die Capelle den beliebten Radetzkimarsch intonirte und die Versammlung das herrliche Lied: „Gott erhalte unseren Kaiser!“ una voce mitsang und durch lebhaftestes Händeklatschen ihren Beifall zu erkennen gab. Es war eine spontane Ovation für Oesterreich-Ungarn, welche durch ihre Innigkeit ebenso zu Herzen ging, als sie von Herzen kam.

Am nächsten Morgen begannen die Verhandlungen, welche mit solchem Eifer gepflogen wurden, dass dieselben bereits gegen ein Uhr Nachmittags abgebrochen werden konnten. Es war ein gut Theil der Arbeit erledigt und man durfte sich im Bewusstsein streng erfüllter Pflicht auf die für den Nachmittag in Aussicht genommene Fahrt nach Wildpark freuen.

Ein von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung gestellter Extrazug führte die Theilnehmer vom Potsdamer Bahnhof nach Wildpark. Nach Ankunft daselbst begann in bereit gehaltenen Wagen eine Fahrt durch die Königlichen Gärten, welche durch das äusserst anerkennenswerthe Entgegenkommen der Preussischen Staatsbahnverwaltung, des Arbeitsministeriums und des Hofmarschallamtes sich zu einer der schönsten Excursionen gestaltete.

Vorüber ging's am Neuen Palais durch die Hauptallee nach Charlottenhof, der grossen Fontaine — deren Wasser zur Freude der Theilnehmer an diesem Tage ausnahmsweise sprangen — dann nach dem Sicilianischen Garten, hiernächst nach dem Orangeriehaus, der historischen Mühle und dem Schloss Sanssouci. Nach Besichtigung der obersten Terrasse, der neuen Anlage, der Russischen Colonie und des Pfingstberges — die Theilnehmer konnten sich kaum von der Aussicht vom Belvedère trennen — ging die Fahrt an dem Königlichen Weinberge, dem Neuen Garten, der Glienicker Brücke und dem Glienicker Parke vorüber nach der Weissen Bank, dem Schloss Glienicke und von hier zurück nach der Glienicker Brücke. Die Fahrt hatte programmmässig 3½ Stunden gedauert. Das Gebotene hatte Alle überrascht und im höchsten Masse entzückt, umsomehr als die meisten Theilnehmer solche Naturschönheiten — welche sich nach deren eigenen Aussagen in ihrer Art den schönsten südlichen Partien an die Seite stellen dürfen — in der Sandstreubüchse des heiligen Römischen Reiches vorzufinden nicht erwartet hatten.

Nach einer kleinen Fusspartie — bei welcher vergeblich der Beweis zu liefern versucht wurde, dass eine gebrochene Linie die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten bildet — bestiegen die Festtheilnehmer einen bereit gehaltenen Dampfer, welcher bald darauf über den weissen See längs der Ufer von Glienicke, Sacrow, Moorlake und der Pfaueninsel hinglitt.

War vorher das Gebotene schon geeignet, jedes Herz, das Sinn für Naturschönheiten empfindet, zu entzücken, so machten sich jetzt die Gefühle der Anerkennung in den Ausdrücken lebhaftester Bewunderung Luft und selbst langjährige Bewohner Berlins, welche dem Spruche jedes Berliner Kindes: „Nil admirari“ huldigen, mussten herzlichst miteinstimmen.

Es war durch einen Nachtrag zum Programm kundgegeben worden, dass auf besonderen Wunsch Alpenglühen bestellt worden sei. Wir müssen indessen wohl aus dem richtigen Fahrwasser herausgekommen sein, denn es war nichts davon zu erblicken. Es sollte in Wannsee gelandet werden, allein Niemand — selbst nicht der leutselige Capitän — wusste, wo dieses Eldorado lag. Endlich nach stundenlanger Fahrt erblickten wir Land und an der Landungsbrücke zwei Festtheilnehmer, welche durch anderweite dringende Geschäfte an der Fahrt Theil zu nehmen verhindert und per Bahn uns entgegengefahren waren. Es entwickelte sich nun ein Gespräch, ähnlich wie es nach der Versicherung eines der Herren Theilnehmer bei der Entdeckung Amerikas stattgefunden haben soll. Das Schiff landet und Columbus frägt die am Ufer stehenden: Entschuldigen Sie, ist hier vielleicht Amerika? Die Antwort lautete natürlich: Yes, Signor, dann sind Sie wahrscheinlich Columbus? Jawohl!

Wir hatten also glücklich Wannsee erreicht und blieben dort im Kaiserpavillon in gemüthlichem Zusammensein beieinander. Ein von der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg gestellter Extrazug brachte gegen ½12 Uhr Nachts die Theilnehmer nach Berlin zurück.

Dienstag, den 15. Juli, fanden sich die Herren wieder zur ernsten Arbeit im Sitzungssaale zusammen. Nach Schluss der Arbeiten dankte Herr Präsident von Tolnay der Versammlung für die ihm in seinem Amte zu Theil gewordene Unterstützung, sowie den erschienenen Herren Gästen für ihre den Verhandlungen gewidmete Theilnahme. Auch die Versammlung sprach ihrerseits dem Herrn Vorsitzenden für seine umsichtige und unparteiische Leitung der Verhandlungen den Dank aus.

Ein von der Preussischen Staatsbahnverwaltung gestellter Extrazug führte die Theilnehmer vom Anhaltischen Bahnhofe über die Ring- und Stadtbahn, wobei Gelegenheit zur eingehenden Besichtigung der grösseren Bahnhöfe geboten wurde. Um 5 Uhr vereinigte sodann ein von der genannten Staatsbahnverwaltung gegebenes Festdiner die Theilnehmer in der Restaurationshalle des zoologischen Gartens.

Es wurden viele Toaste ausgebracht, alle aber klangen in dem Danke der Versammlung gegen die festgebende Preussische Staatsbahnverwaltung aus, welche Alles aufgeboten, den Herren Deputirten den Aufenthalt in Berlin zu dem denkbar angenehmsten zu machen. Wir aber können nur den Wunsch aussprechen, dass bei der demnächstigen XI. Technikerversammlung alle Betheiligten in derselben freundschaftlichen Gesinnung wieder zusammentreten mögen, welche in der X. Technikerversammlung so mächtig war. —eh.

*) Wir werden das Referat über die Intercommunications-Systeme und die Schlussbemerkungen einiger weiterer Referate in den nächsten Nummern mittheilen. D. Red.

Canal oder Eisenbahn.

Ein Beitrag zur Lösung der Frage des billigsten Transports.*)

Es ist in letzterer Zeit, bei Gelegenheit des Projectes Rhein-Ems-Canal, Vieles für und gegen die Anlage von Canälen geschrieben worden. Aus all' den Erörterungen geht soviel hervor, dass der einzige Vorzug, welchen die Canäle den Eisenbahnen gegenüber hätten, der billigere Transport sein soll. Würde daher eine Eisenbahn im Stande sein, ebenso billig oder noch billiger als der Canal zu transportiren, so dürfte es wohl keinem Zweifel unterliegen, dass man die erstere dem letzteren vorziehen würde. Die Frage, ob nicht eine Bahn herzustellen und zu betreiben sei, welche diesen billigen Transport leistet, zu beantworten, ist der Zweck der vorliegenden Zeilen.

Ehe wir zu den Details übergehen, wollen wir vor Allem hervorheben, dass es sich im vorliegenden Falle um eine Bahn handelt, welche lediglich Wagenladungen fördert und auf welcher, gleich wie für den Canal aller Personenverkehr ausgeschlossen ist. Die Züge sind stets vollbelastet gedacht, verkehren nach Bedarf und haben eine Geschwindigkeit von max. 15 km pro Stunde.

Eine derartige Bahn, auf welcher soviel als auf einem Canal transportirt werden kann, wird vor allen Dingen kaum die Hälfte kosten als der Canal. Dabei wird sie der Landwirthschaft nur ca. den vierten Theil Land entziehen, denn während der Canal ohne Schleusen etc. eine Breite von min. 34 m erfordert, gebraucht die Eisenbahn blos 8,5 m, was bei der Linie Dortmund-Emden auf 240 km eine Differenz von ca. 6 000 000 qm Land zu Gunsten der Eisenbahn ausmacht.

Die Bahn ist ferner eingleisig gedacht mit Nebengleisen zum Aufstellen von 10 Wagen alle 5 km. Die eigentlichen Stationen werden nach Bedarf und mit Rücksicht auf die Zugkreuzungen angelegt. Eigentliche Bahnwärter sind nicht vorhanden, es soll aber alle 5 km ein Wärter postirt sein, welcher ausser der Bahnbewachung die etwa verlangten Wagen reclamirt und expedirt. Die Nebengleise haben den Zweck, das Verladen auf freier Strecke an jedem beliebigen Punkte der Bahn — wie es weiter unten erläutert werden soll — bequem zu machen. Die Bahn wird mit den besten bekannten Be- und Entladungs-

*) Aus einem uns im Druck vorliegenden Vortrag, gehalten vom Betriebs- und Maschinen-Inspector Reimherr aus Dortmund im Verein der Industriellen des Regierungsbezirks Köln.

vorrichtungen versehen und soll besonders am Seehafen die Einrichtung so getroffen werden, dass die Kohlenwagen direct in die Seedampfer ausgeschüttet werden können. Jede Ausweichstelle und jedes Nebengleis wird mit Telegraph und Telephon versehen.

Es wäre vielleicht in Erwägung zu ziehen, ob an den bestehenden Bahnlinien ein weiteres Gleis zu legen wäre, welches lediglich für diese Massentransporte bestimmt ist, oder ob eine andere Linie zu wählen sei. Die erstere Methode hätte wohl Manches für sich; es würde z. B. Bahnbewachung und Bahnerhaltung durch das Personal der bestehenden Linie mit besorgt werden können resp. das nöthige Personal für beide Linien dienen; die Stationsaufsicht wäre bereits vorhanden, auch oft schon die nöthigen Gleise in den Stationen. Es spräche aber der Umstand dagegen, dass das Verladen auf freier Strecke, wenigstens auf der Seite, auf welcher die alte Bahn liegt, nicht durchzuführen wäre und darauf muss doch Bedacht genommen werden.

Ob für diese Bahnlinie nun ein eigenes Fahrmaterial, d. h. eigene Wagen, zu beschaffen wäre, das viel einfacher gehalten werden könnte, oder ob das Fahrmaterial der anderen Bahnen Verwendung finden soll, wäre ferner zu erwägen; wir glauben, dass man das letztere vorziehen und die Wagen bei den Transporten auf der projectirten Bahn mit min. 300 statt 200 Centner beladen wird. Dies hat auch keinen Anstand, da die Achsen der Wagen für die grössere Belastung bei der kleinen Geschwindigkeit reichlich stark genug sind. — Was die Locomotiven anbelangt, so müsste deren Construction von den Locomotiven der gewöhnlichen Bahnen abweichend sein. Dieselben wären vor Allem so zu construiren, dass es unmöglich ist, damit schneller als 15 km pro Stunde fahren zu können.

Legen wir bei der Berechnung der Kosten einen Verkehr von täglich 6 Zügen nach jeder Richtung zu Grunde, so werden

pro Tag 12 × 240 = 2 880 km

oder

pro Jahr 1 051 200 Zug- oder Nutzkm

zurückgelegt. Jeder Zug besteht aus 40 Wagen à 15 t (300 Ctr.) = 600 t (12 000 Ctr.). Angenommen, es gehen alle Züge leer zurück, so fördert die Bahn pro Jahr von Dortmund nach Emden 1 314 000 t. Diese Leistung kann mit Leichtigkeit mindestens verdoppelt und bei Anlage von 2 Gleisen vervierfacht werden.

Die Kosten des Bahnbetriebes werden in der Regel in 3 Abtheilungen zerlegt:

1. Allgemeine Verwaltung:
   Direction mit den nöthigen Hülfskräften, Drucksachen, Veröffentlichungen etc.
2. Bahnverwaltung:
   Bewachung und Unterhaltung der Bahn.
3. Transportverwaltung:
   Bahnhofs-, Expeditions-, Zugbegleitungs- und Zugförderungsdienst.

Fangen wir bei dem letzten Posten — Zugförderungsdienst — an, weil an diesem Posten, anderen Bahnen gegenüber, wohl nicht oder doch nicht viel wird gespart werden können, obgleich zu berücksichtigen wäre, dass die Unterhaltung des Fahrmaterials in Folge des langsamen Fahrens billiger sein wird. Die nachstehenden Kosten sind den Kosten von Vollbahnen gleichgestellt.

Die Zugkraft pro Nutzkilometer incl. Rangir- und Reservedienst wird kosten:

Gehalt für Locomotivführer und Heizer	8,7 ₰
Fahrstunden und Nachtgelder	3,3 „
Prämien für Materialienersparniss	1,4 „
Putzen und Schmieren der Locomotive	4,3 „
Heizmaterial 25 kg (6 kg für die Locomotive, 1,6 kg für 10 Achskm und 35 pCt. für Rangir- und Reservedienst.)	15,0 „
Kosten für Wasserbeschaffung	1,5 „
Unterhaltung der Locomotiven	8,0 „
Unterhaltung und Reinigung der Locomotiv- und Kohlenschuppen, der Wasserstationen	0,9 „
Aufsicht	0,8 „
Bureau, Heizung, Inventar, Feuerversicherung	0,7 „
Antheil an den Kosten der allgemeinen Verwaltung	3,2 „
Kosten der Zugkraft	47,8 ₰

Wagen pro Achskilometer.

Unterhaltung und Schmieren 0,20 ₰, also für 80 Achskilometer (40 Wagen)	16,0 „
Es kostet daher die Zugförderung pro Nutzkilometer	63,8 ₰

Allgemeine Verwaltung.

Die Kosten derselben betragen gewöhnlich den vierten Theil der Kosten des Zugförderungsdienstes, also 16 ₰. Da aber im vorliegenden Falle die Verwaltung eine höchst einfache sein wird und besonders die kostspieligen Bureaux für das Tarifwesen wegfallen, auch in der Zugförderung schon 3,2 ₰ verrechnet sind, so wird man hier nicht mehr als 6 ₰ pro Nutzkilometer rechnen können.

Bahnverwaltung.

Auf Deutschen Bahnen kostet die Bahnverwaltung durchschnittlich pro Wagenachskilometer 1,79 ₰ — Oberschlesische Bahn z. B. nur 0,77 ₰, davon ⅓ auf Bahnbewachung; also kostet die Unterhaltung 0,51 ₰.

Bei der projectirten Bahn wird die Bahnerhaltung nicht mehr als 30 ₰ kosten, daher für 1 051 200 × 80 = 84 096 000 Achskilometer = 252 288 ℳ, pro Kilometer Bahn 252 288 : 240 = 1 051 ℳ oder pro Locomotiv-Nutzkilometer 24 ₰.

Transportverwaltung.

a) Der Zugbegleitungsdienst erfordert ca. ⅙ des Zugförderungsdienstes, also 10 ₰ pro Locomotivkilometer.

b) Bahnhofs- und Expeditionsdienst beträgt in der Regel etwa die Hälite des Zugförderungsdienstes und würde sich bei einer Normalbahn auf 32 ₰ pro Locomotivkilometer belaufen. In Anbetracht der Einfachheit des Dienstes und besonders bei dem Wegfalle des complicirten Expeditionsdienstes, da es lediglich Wagenladungen nach einem Tarife giebt, wird es vollständig ausreichend sein, blos ⅔ = 22 ₰ pro Locomotivkilometer anzusetzen.

Es stellen sich nun die Kosten pro Nutzkilometer eines Zuges von 40 Wagen à 15 t Ladung folgendermassen:

Zugkraft	47,8 ₰
Wagen	16,0 „
Allgemeine Verwaltung	6,0 „
Bahnverwaltung	24,0 „
Transportverwaltung	32,0 „
zusammen	125,8 ₰

Darnach würde ein Zug von Dortmund nach Emden 240 × 125,8 = 30 192 ₰ = rund 302 ℳ oder der Wagen à 300 Ctr. = 7,55 ℳ kosten.

Nehmen wir nun den ungünstigsten Fall: die Wagen gingen leer zurück und ferner der leere Zug kostete dasselbe wie der belastete, so kostet ein Wagen à 300 Ctr. von Dortmund nach Emden 7,55 × 2 = 15,10 ℳ. Dies sind also die reinen Betriebskosten.

Dazu wollen wir die Summen rechnen, welche bei Vollbahnen in den Erneuerungs- und Reservefonds alljährlich zu legen sind, wenn wir auch annehmen müssen, dass die einzelnen Beträge für eine Bahn, wie die projectirte, zu hohe sind. In den Erneuerungsfonds ist jährlich zurückzulegen:

I. Für Erneuerung der Betriebsmittel:	
a) für jeden Locomotivkilometer incl. Rangirdienst (wobei 1 Stunde Rangiren = 10 km gerechnet wird) 6,0 ₰, also für 1 051 200 + 300 000 (Rangirkilometer) = 1 351 200 × 6 =	81 072 ℳ
b) für jeden Achskilometer der Güterwagen = 0,20 ₰ 84 096 000 × 0,20 ₰ =	168 192 „
II. Erneuerung des Oberbaues.	
a) für jeden Locomotivkilometer, Schienen und Kleineisenzeug am Hauptgleise 2,0 ₰ (bei Stahlschienen) 1 051 200 × 2 ₰ =	21 024 „
b) für die Schienen etc. in den Nebengleisen pro Kilometer = 370 ℳ (60 km Nebengleise) 60 × 370 =	22 200 „
c) für 250 Weichen à 40 ℳ, 250 × 40 =	10 000 „
d) für Eisenschwellen in Haupt- und Nebengleisen pro Kilometer 70 ℳ, 240 + 60 = 300 × 70 =	21 000 „
Summa	323 488 ℳ
In den Reservefonds	26 512 „
	350 000 ℳ

Von dieser Summe trifft auf einen Locomotiv-Nutzkilometer:

$$\frac{350\,000}{1\,051\,200} = 0{,}33 \text{ ℳ}$$

Unter derselben Voraussetzung, dass die Züge leer zurückgehen, trifft deshalb noch auf einen Wagen von Dortmund nach Emden

$$\frac{480 \times 0{,}33}{40} = 3{,}96 \text{ ℳ}$$

Nehmen wir weiter an, das Capital der Anlage von 30 000 000 ℳ soll sich zu 4 pCt. verzinsen, so wären pro Jahr 1 200 000 ℳ aufzubringen, was pro Locomotivkilometer trifft:

$$\frac{1\,200\,000}{1\,051\,200} = 1{,}14 \text{ ℳ},$$

also wie oben pro Wagen Dortmund-Emden:

$$\frac{480 \times 1{,}14}{40} = 13{,}68 \text{ ℳ}$$

Stellen wir jetzt zusammen, wie viel ein Wagen mit 300 Ctr. Ladung von Dortmund nach Emden kostet, so erhalten wir, immer unter der Voraussetzung, dass alle Wagen leer zurück gehen:

Betriebskosten	15,10 ℳ
Erneuerungs- und Reservefonds	3,96 „
4 pCt. Zinsen des Anlagecapitals	13,68 „
Summa	32,74 ℳ

Wir ersehen daraus, dass eine Eisenbahn, wenn sie solche Massentransporte, wie in der Rechnung angenommen worden

sind, zu fördern hätte und durch welche die Anlage eines Canals sich allein rechtfertigen liesse, einen Wagen mit 300 Ctr. Kohlen um 32,74 *M.* von Dortmund nach Emden fahren kann, wenn eine 4 pCt. Verzinsung des Anlagecapitals angenommen wird.

(Schluss folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die dem Directorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien unterstellte, 29 km lange normalspurige Strecke Schwechat-Mannersdorf und die dem Verwaltungsrathe der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft unterstellte, 30,8 km lange Localbahn Zuczka-Nowosielitza als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien.

Die Strecke Schwechat-Mannersdorf des Concessionärs Lazarini ist am 1. d. Mts. in das Eigenthum und den Betrieb der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft übergegangen. Diese Linie schliesst in Klein-Schwechat an die Strecken der Wien-Aspang Eisenbahn und der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien an und enthält die für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Klein-Schwechat, Gross-Schwechat, Fischamend, Klein-Neusiedl, Schwadorf, Götzendorf (Localbahn) und Mannersdorf, sowie die Personenhaltestellen Mannswörth und Margarethen am Moos. Mit Station Götzendorf der Wien-Brucker Linie der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wird die neue Linie durch eine im Bau begriffene Gleiscurve in Verbindung gesetzt.

Die am 12. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene an Station Zuczka anschliessende, normalspurige, eingleisige Localbahn ist Eigenthum der Actiengesellschaft „Localbahn Czernowitz-Nowosielitza" in Czernowitz. Der Betrieb der Bahn ist auf 20 Jahre der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft — welcher auch die Beistellung des Wagenparkes und der Locomotiven zufällt — übertragen worden. Die Stationen und deren Entfernungen ab Zuczka sind folgende: Sadogora (3,6 km), Mahala (11,4 km), Bojan (20,7 km) und Nowosielitza (30,8 km).

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3796 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu einer Denkschrift über die Mortalitäts- und Invaliditäts-Statistik des Vereins) (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 4020 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken (Schwechat-Mannersdorf und Zuczka-Nowosielitza) zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 4040 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Frachtfrankaturen im Verkehre nach Spanien (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 4114 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken (Bockenheim-Rödelheim) zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 4205 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem Commissionsbericht zu No. XIV der Tagesordnung der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung des Vereins) (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 4239 vom 21. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Mittheilung eines Schreibens der Direction der Gottbardbahn an die Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen über Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Oesterreichische Generalinspection und der Staatseisenbahn-Betrieb.

Das Organisationsstatut für denselben wird noch manche Ergänzung und Modification, mit Rücksicht auf die in dessen Rahmen eigentlich nicht gehörigeu, aber doch einer Lösung bedürftigen Fragen, erfahren müssen. Vor Allem wird das Verhältniss der K. K. Generaldirection zur K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen eine Klarstellung erfordern. Diese Lücke wird durch das Alinea 2 des § 22 nicht überbrückt, wonach die Betriebsdirectionen der Staatsbahnen in Betreff der Sicherheit des Betriebes der Aufsicht und Controle der Generaldirection unterliegen. Es können auch Streitfragen zwischen der Generaldirection und den Privatbahnen auftauchen und deshalb eine von der letzteren verschiedene Administrativinstanz erheischen. Hierüber lässt sich das offiziöse „F. B." in einem längerem Communiqué vernehmen, welches wir auszugsweise nachstehend reproduciren:

„Der § 8 des Statuts besagt, dass eine fachliche Beaufsichtigung der Staatseisenbahnverwaltung durch andere Staatsorgane nicht stattfindet; hiermit wäre also eine Ingerenz der Generalinspection von vornherein ausgeschlossen. Nichtsdestoweniger enthalten die §§ 26 und 33 Bestimmungen über das Verhältniss der Beamten der Generalinspection zu den Beamten der Staatsbahnen, und endlich wird in den Schlussbestimmungen von den nachträglich zu erlassenden Verfügungen über die Regelung dieser Verhältnisse gesprochen. Eine Abtheilung der Generalinspection, die Baudirection, ist bereits der Generaldirection für Staatseisenbahnen einverleibt. Regierungsrath (jetzt K. K. Hofrath und Verkehrsdirector) Obermayer, ist in die Generaldirection übergetreten und es verbleiben sonach in der Generalinspection noch die Abtheilungen für Concessionirungen, für Tarifwesen und für Verrechnung mit den subventionirten Bahnen. Die bisherige Einflussnahme und sagen wir es gleich günstige Einflussnahme, welche die Generalinspection seit ihrem zwölfjährigen Bestande auf die Wahrung der Interessen der Industrie und des Handels genommen, wird theilweise durch von der Generaldirection übernommene Agenden beschränkt. Jener Einfluss auf das einheitliche Vorgehen in Bezug auf Materialbeschaffung, Systemisirung des Materials, Erwerbung technischer Objecte, endlich auf das ganze grosse Gebiet des Tarifwesens muss aber fortbestehen, wenn mögliche Schädigungen der Interessen der Geschäftswelt durch die noch immer nicht nur bedeutenden, sondern das Staatsbahnnetz an Länge übersteigenden Privatbahnnetze ferngehalten werden sollen. Die Unparteilichkeit der Entscheidungen war in allen diesen Fällen ein wichtiger und beruhigender Factor, mit dem die industriellen und commerciellen Kreise rechneten. Diese Unparteilichkeit nach jeder Richtung und also auch in dem Staatsbetriebe aufrecht zu erhalten, wird die Aufgabe der neuen Verordnungen sein."

Dem Vernehmen nach sollen auch Vertreter von Privatbahnen in den Eisenbahnrath berufen werden, wodurch nur einer Forderung der Gerechtigkeit und Opportunität entsprochen würde, nachdem diese Vertreter doch billigerweise in allen Fragen angehört werden sollen, welche die Privatbahnen mittelbar oder unmittelbar betreffen und die nach § 19 des Statutes auch in die Competenz des Eisenbahnrathes fallen.

Localbahn Jaroslau-Sokal.

Das Handelsministerium hat auf Einschreiten des Verwaltungsrathes der Galizischen Carl-Ludwigbahn in Abänderung des Punktes 1 der Concessionsbedingnisse für die Localbahn Jaroslau-Sokal die Activirung des Nachtverkehrs auf dieser Bahn nach dem in Aussicht genommenen Fahrplane unter Anwendung der für den Tagverkehr festgesetzten Maximalgeschwindigkeit von 25 km pro Stunde gegen Einführung der elektrischen Locomotivbeleuchtung und unter der Voraussetzung gestattet, dass die unbewachten und nicht mit Schranken abgeschlossenen Wegübergänge langsam und vorsichtig befahren werden. — Die Direction der Carl-Ludwigbahn beabsichtigt eine Modificirung der herausgegebenen Tarife dieser Bahn, trotzdem dieselben niedriger als die der übrigen Oesterreichischen Localbahnen sind.

Eröffnung der Szatmár-Nagybányaer Localbahn.

Die Szatmár-Nagybányaer Localbahn, deren Betrieb die Ungarische Nordostbahn übernommen hat, wurde am 6. d. Mts. mit den Stationen Szatmár, Batiz-Vasvári, Udvari, Aranyos-Medgyes, Apa, Szinérváralya, Sikarló, Buzsák-Misztótfalu und Nagybánya dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Alle Stationen — mit Ausnahme von Batiz-Vasvári, welch' letztere nur einen Abzweigepunkt bildet und von welcher, resp. nach welcher weder Personen noch Gepäck, Eilgut und Frachtgüter expedirt werden können — sind für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Die zweite Eisenbahnverbindung Wien-Budapest.

Ohne die geringste Feierlichkeit wurde am 15. Juli die neu erbaute Eisenbahnlinie Ofen-Szöny dem öffentlichen Verkehr übergeben und functioniren zwischen den beiden wichtigsten Verkehrscentren der Monarchie zwei für den grossen Gütertransport eingerichtete Hauptbahnen. Die Abfahrt und Ankunft der Züge finden zwar vorläufig noch auf dem Südbahnhofe in Ofen statt, während als Ausgangspunkt der im Bau begriffene Centralbahnhof in Pest gedacht ist. Dieser wird voraussichtlich im Herbst vollendet sein. (Ueber denselben bringen wir demnächst eine kurze Beschreibung.) Wenngleich also für den Personenverkehr zwischen Pest und Wien die zweite Eisenbahnverbindung direct noch nicht hergestellt erscheint, so ist dieselbe für den Güterverkehr als vollendet zu betrachten. Der Linie Ofen-Szöny bezw. Ofen-Szöny-Raab-Bruck ist eine grosse Bedeutung beizumessen. In Ausführung des Vertrages vom Jahre 1882 wurde nämlich zwischen den Ungarischen Staatsbahnen und der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft ein Tarifcartell abgeschlossen, welches die Richtung und Theilung jenes Verkehres regulirt, der von den beiderseitigen Linien in gleicher Weise besorgt werden kann. Aus den Bestimmungen dieses Cartells tritt die Bedeutung der neuen Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Pest am klarsten zu Tage. Das Cartell zerfällt in zwei Theile, deren erster sich auf die Zeit bis zur Eröffnung der Linie Ofen-Szöny bezieht, während der zweite Theil die Verhältnisse

von diesem Moment ab bis zum Jahre 1859, d. i. bis zur eventuellen Einlösung der Ungarischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft regelt. Bisher galt ein Provisorium, mit dem 15. Juli aber traten die folgenden definitiven, für die Dauer von 11 Jahren wirksamen Bestimmungen in Kraft: Der Verkehr zwischen Pest und den unterhalb, resp. östlich von Pest gelegenen Stationen der Oesterreichischen und der Ungarischen Staatsbahn wird von jeder der beiden Bahnen unabhängig auf deren eigene Linien geleitet; bezüglich der Gemeinschafts- und Concurrenzstationen Szegedin und Temesvar dagegen ist im Verkehr mit Pest die Theilung zur Hälfte vorgeschrieben. Was den Verkehr von Pest aus nach Wien und darüber hinaus betrifft, so tritt zwischen der Brucker und der Marchegger Route die Theilung zur Hälfte ein. Dasselbe gilt auch für den Verkehr von den Gemeinschaftsstationen Szegedin und Temesvar bis Wien und darüber hinaus. Der Verkehr von Wien und den übrigen Oesterreichischen Stationen nach Stationen der Ungarischen Staatsbahn, also der Verkehr von Westen nach Osten, wird zu gleichen Theilen via Marchegg und via Bruck getheilt Der Verkehr zwischen Wien loco und transit mit Bukarest und Rumänischen Stationen hinter Bukarest wird ab Pest zu gleichen Theilen zwischen der Predealer und der Verciorovaer Route getheilt; insoweit der Verkehr mit Rumänien sich heute ausschliesslich via Verciorova bewegt, wird fernerhin ab Temesvar Theilung zur Hälfte zwischen den Routen via Arad-Bruck an der Leitha und via Kecskemet-Marchegg eintreten. Am Schlusse der Instradirungsvereinbarungen finden sich dann noch einige Bestimmungen allgemeiner Natur, deren wichtigste und für die neue Situation bezeichnendste folgendermassen lautet: „Nachdem die vorstehend skizzirten Cartellvereinbarungen der Ausfluss des Grundsatzes sind, dass die Interessen der beiden Pasciscenten, soweit als nur immer thunlich, in Einklang gebracht werden, das Cartell sonach als ein Tarifbündniss anzusehen ist, wird noch bemerkt, dass jeder der beiden Contrahenten bei Ausführung des Cartells bestrebt sein wird, dem andern Contrahenten alle Verkehre, bei denen beiderseitige Bahnstrecken benutzt werden können, überall da vorzugsweise zuzuführen, wo dies unter Wahrung der eigenen Interessen thunlich erscheint und werden daher die beiden Bahnen tarifarische Massnahmen womöglich in erster Reihe mit einander vereinbaren.“ Die Ungarische Regierung äusserte sich in dem Motivenberichte, welcher seinerzeit dem Ungarischen Abgeordnetenhause zum Staatsbahnvertrage unterbreitet wurde, folgendermassen: Das Tarifcartell setzt fest, „dass der Verkehr der eigenen Stationen und Hinterbahnen in der betreffenden Wegrichtung bis zur letzten Station von beiden Bahnen ohne jede Betheiligung der andern ausschliesslich vermittelt wird und dass nur der Verkehr einiger gemeinsamer Stationen, wie Ofen-Pest, Steinbruch, Szegled, Szegedin und Temesvar — der letztere auch hinsichtlich des über Orsova sich bewegenden Verkehrs —, desgleichen der Verkehr des Ungarischen Staatsbahnnetzes nach Wien und über Wien hinaus in den concurrenzfähigen Richtungen der Theilung unterliegt, und zwar ausnahmslos nach dem Verhältniss von 50 : 50 pCt. Die Ungarischen Staatsbahnen erlangen in Folge dessen jenen gesammten Verkehr, auf den sie in Folge ihrer veränderten Machtstellung Anspruch erheben können, in Folge dessen ein unverhältnissmässig höheres Erträgniss dieses Netzes in Aussicht gestellt werden kann, ohne dass dadurch die Ertragsfähigkeit der Oesterreichischen Staatseisenbahn vermindert würde, indem der nach dem Obigen der Gesellschaft entgehende Verkehr reichlich ersetzt wird durch den höheren Ertrag der Wien-Brucker Linie und durch den Verkehr der concessionirten neuen Alimentirungslinien, dessen gar nicht zu gedenken, dass die Gesellschaft der Nothwendigkeit überhoben ist, sehr niedrige Concurrenztarife anzuwenden.“

Eröffnung der Arlbergbahn.

Bekanntlich war die Eröffnung der Arlbergbahn für den Personen- und Güterverkehr auf die Mitte August angesetzt. Wie nunmehr verlautet, wurden seitens der Verkehrsdirection der Staatsbahnen technische Bedenken geltend gemacht, welche die Eröffnung des Gesammtbetriebes als nicht opportun erscheinen lassen, und soll vorerst die Eröffnung des Güterverkehrs um die Mitte August eintreten und dieser dann etwa Mitte September die Personenbeförderung folgen. Nicht als ob irgend welche Bedenken oder noch zu überwältigende technische Schwierigkeiten zu überwinden wären, welche bis zu jenem Termine des 15. August ein Fertigstellen der Bahn in Zweifel ziehen liessen. Die Bahn wird pünktlich fertig, aber man will den Verkehrsdienst überhaupt durch die Frachtenbeförderung sich erst einleben und stabilisiren lassen, bevor man an die Etablirung der so verschiedenartigen Personenbeförderung durch Eil-, Post- und gemischte Züge, die ja eine unbedingte Verlässlichkeit und Pünktlichkeit erfordern, schreitet.

Post und Eisenbahnen in Oesterreich.

Im Kursbureau des Handelsministeriums wurde eine Zusammenstellung, betreffend das „Rechtsverhältniss der Postanstalt zu den Eisenbahnen in Oesterreich“, ausgearbeitet, welche demnächst erscheinen und an alle jene Postämter und Postorgane, welche vermöge ihrer amtlichen Stellung mit den Organen der Eisenbahnen in dienstlichen Verkehr zu treten haben, vertheilt werden wird. — An diese Mittheilung der „N. Fr. Pr.“ wäre der Wunsch zu knüpfen, dass die fragliche Zusammenstellung vor der Veröffentlichung den Eisenbahnverwaltungen, eventuell der Directorenconferenz zur Aeusserung übermittelt werde, damit dieselben ihre diesbezüglichen Wünsche und berechtigten Forderungen zur Geltung bringen könnten. Das Verhältniss der Postanstalt zu den Eisenbahnen ist weder nach rechtlichen, noch nach verwaltungspolitischen Grundsätzen definitiv geregelt. Zwar enthält fast jede Concession von Eisenbahnen eine Reihe von dieselben belastenden Verpflichtungen, doch sind diese nicht durchweg ausser Zweifel gestellt und ist es nur der Gefügigkeit der Bahndirection zu danken, wenn Conflicte mit dem Postärar nicht vorkommen. Auch die bestehenden Telegraphenverträge lassen an Klarheit viel zu wünschen übrig; in beiden Beziehungen sollten die Rechte der Bahnverwaltungen besser präcisirt werden.

Entscheidung des Oesterreichischen Verwaltungsgerichtshofs.

Die Einleitung des Enteignungsverfahrens in Absicht auf die Fällung eines Expropriations-Erkenntnisses ist unstatthaft in Fällen, wo es sich zu Zwecken der Sicherheit des Eisenbahnverkehres um Beschränkungen im Betriebe eines Bergbaues handelt, dessen Verleihung zu einer Zeit erfolgte, als die Eisenbahn, zu deren Gunsten die Beschränkung Platz greifen soll, bereits angelegt war. Die Motive dieses sub Z. 736 ex 1884 erflossenen Erkenntnisses berufen sich auf § 8 der Verordnung vom 2. Januar 1859 No. 25 R.-G.-B., wonach sich die Administrative darauf zu beschränken hat, diejenigen Sicherheitsvorkehrungen und Beschränkungen des Bergbaubetriebes anzuordnen, die im Interesse des Verkehres sich als nöthig ergeben, die Frage aber, ob und welche Entschädigung dem Bergbauberechtigten gebühre, dem Gerichte überlassen bleibt und eben darum jede Expropriations-Verhandlung unterbleiben muss.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänische Gütertarife.

Es besteht zwischen den Oesterreichisch-Ungarischen und den Rumänischen Bahnen eine Controverse bezüglich der künftigen Gestaltung der directen Gütertarife, indem nämlich die Verwaltung der Rumänischen Staatsbahnen für den Verkehr mit Oesterreich-Ungarn nicht die nöthigen und geforderten Concessionen machen will. Trotz der angestrebten Vermittelungsvorschläge haben sich diese unerquicklichen Tarifverhältnisse noch immer nicht geklärt. Laut einer Mittheilung des „P. L.“ fährt man Rumänischerseits fort, den Forderungen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen gegenüber, welche die paritätische Behandlung mit dem Verkehr aus Deutschland verlangen, sich ablehnend zu verhalten, doch kann es nunmehr als feststehende Thatsache gelten, dass auch der gegenwärtige Rumänisch-Deutsche Verbands-Gütertarif eine Aenderung erleiden wird. Andererseits ist jedoch ziemlich begründete Hoffnung vorhanden, dass der bestehende Interessenconflict in anderer Weise ausgetragen werden wird. Die paritätische Behandlung der beiden Industriegebiete soll nämlich dadurch herbeigeführt werden, dass man beabsichtigt, bei gleichzeitiger Herabsetzung der Rumänischen Sätze des Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Tarifes eine entsprechende Erhöhung des Deutsch-Rumänischen Tarifes stattfinden zu lassen. Durch dieses Auskunftsmittel wird zwar den in Oesterreich-Ungarn gehegten Erwartungen nicht entsprochen, doch muss zugegeben werden, dass nach der Sachlage und den in Rumänien jetzt vorherrschenden zollpolitischen Strömungen ein anderer Modus nicht leicht zu finden ist, welcher den zahlreichen sich gegenüberstehenden Interessen besser Rechnung tragen könnte. Zum Glück bietet die Donau ein Auskunftsmittel und liegt es nunmehr hauptsächlich an dem Vorgehen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, der bedrängten heimathlichen Industrie, soweit dies möglich, eine Unterstützung angedeihen zu lassen. Thatsächlich soll eine entsprechende Herabsetzung der Tarife für die wichtigeren Artikel der Grossindustrie und speciell der Eisenbranche in Aussicht genommen sein, eine Absicht, deren Realisirung nur lebhaft gewünscht werden kann.

Diese vom officiösen „F. B.“ gebrachte Notiz ist wie folgt zu ergänzen: Die neuen Tarife für Eisen, Eisenwaaren und landwirthschaftliche Maschinen von Deutschen Stationen nach Rumänien sind bereits erstellt, ebenso die gleichen Tarife ab Oesterreichischen Stationen nach Rumänien. Nach Einführung dieser Tarife, welche für Deutsche Stationen eine Erhöhung, für den Oesterreichischen Export dagegen bedeutende Ermässigungen bedeuten, wird das Deutsche und Oesterreichische Product auf Oesterreichisch-Ungarischem und Rumänischem Territorium zu gleichen Einheitssätzen gefahren werden. Die neuen Tarife für Eisen etc. dürften wohl mit 1. August ins Leben treten.

Die Erstellung der neuen Tarife für Classengüter von Oesterreich-Ungarn und Deutschland nach Rumänien hat dagegen eine Verzögerung erlitten, indem die Rumänische Bahn bisher für die geringen Concessionen, welche sie dem directen Verkehr

zuzuwenden gedenkt, die Genehmigung des Rumänischen Ministeriums noch nicht erhielt, daher eine definitive Aufstellung der Tarife für die sogenannten Classengüter noch nicht erfolgen konnte. Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen haben im Interesse des Exportes aus Oesterreich-Ungarn nach Rumänien die weitgehensten Concessionen gemacht und dürfte der neue Tarif seitens der Handels- und Industriekreise Oesterreich-Ungarns mit lebhaftester Befriedigung begrüsst werden.

Die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn und die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Gelegentlich der vorerwähnten Eröffnung der neuen Verbindung Ofen-Wien fanden Verhandlungen zwischen Bevollmächtigten der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft statt, um den Transport auf diesem neuen Verkehrswege zu regeln. Es gelang nur, provisorische Abmachungen für ganz kurze Frist zu treffen, und soll diese Zeit benutzt werden, um zu einem Definitivum zu gelangen. Das bisher zwischen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft bestandene Cartell für den Verkehr Wien-Budapest wurde nämlich mit Rücksicht auf den Hinzutritt einer neuen Bahnlinie (Ofen-Szöny) einer Revision unterzogen. Die neuen Vereinbarungen dürften erst mit Beginn der nächsten Schiffahrts-Saison ins Leben treten. Die Königlich Ungarische Staatsbahn blieb den Verhandlungen zwischen der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft bisher noch fern.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Von der Direction dieser Bahn erhalten wir folgende Mittheilung: Im Personenverkehr auf den Linien der Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schlesischen Nordbahn sind in neuerer Zeit wesentliche Begünstigungen geschaffen worden, und zwar:

A. Ermässigte Abonnementskarten zur Benutzung der gewöhnlichen Personen- und gemischten Züge. Dieselben werden, vom 15. Juli l. J. angefangen, in der Personenexpedition am Nordbahnhofe in Wien in Packeten zu 20 Karten, lautend von Wien nach den Stationen: Lundenburg, Nikolsburg, Kostel, Auspitz, Brünn, Göding, Bisenz, Hradisch, Hullein, Prerau, Olmütz, Leipnik, Weisskirchen, Zauchtel, Troppau, Ostrau, Oderberg, Bielitz, Krakau, Wischau, Prossnitz und Sternberg, sowie für die umgekehrte Richtung nach Wien für alle drei Wagenclassen ausgegeben.

Den Fahrpreisen liegt eine Ermässigung von 30 pCt. der gewöhnlichen Personenzugspreise zu Grunde. Auf jede Abonnementskarte werden 25 kg Freigepäck gewährt.

Die weiteren Bestimmungen sind in der diesbezüglichen Kundmachung genauer präzisirt.

B. Ermässigte Billets für sämmtliche gemischten Züge. Die bisher nur für gewisse gemischte Züge zur Ausgabe gelangten ermässigten Billets III. Classe werden ab 15. Juli l. J. für alle auf den Linien der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn verkehrenden gemischten Zügen verausgabt.

Desgleichen werden für alle auf den Linien der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn verkehrenden gemischten Züge von dem gleichen Termine ab ermässigte Fahrkarten I. und II. Classe mit einer $33^1/_3$procentigen Ermässigung der Personenzugs-Fahrpreise ausgegeben.

Ueberdies gelangen bereits seit einer längeren Zeit auf den Linien der genannten Verwaltung Tour- und Retourbillets II. und III. Classe, giltig für gewöhnliche Personenzüge, mit einer 25procentigen Ermässigung der Fahrpreise vorzugsweise in den Relationen zwischen Wien, Brünn, Olmütz, Prerau, Troppau, Bielitz, Krakau, Göding, Hradisch etc. einerseits und den Hauptstationen der Nordbahnlinien andererseits zur Ausgabe.

Die Giltigkeitsdauer dieser Billets wird bei Entfernung bis incl. 100 km mit 3 Tagen, bei weiteren Entfernungen mit 5 Tagen bemessen.

Bei der Rückfahrt können auch Eil- und Courierzüge gegen entsprechende Aufzahlung benutzt werden.

In der Relation Floridsdorf - Wien bestehen für die die Wiener Schulen besuchenden Kinder bis zum Alter von 14 Jahren besonders ermässigte Schülerkarten.

Der Preis für je 30 Tour- und Retourfahrten beträgt für die II. Classe 4 fl., für die III. Classe 3 fl.

Ferner werden in Floridsdorf für die Fahrt nach Wien Abonnementskarten in Heften für je 15 Tour- und Retourfahrten zum Preise von 5 fl. 40 kr. für die II. Classe und zum Preise von 3 fl. 40 kr. für die III. Classe verabfolgt.

Eisenbahnconferenz in Baden-Baden.

Die in Baden-Baden unter dem Vorsitze des commerciellen Directors Packeny der Oesterreichischen Südbahn am 8. und 9. d. Mts. stattgehabte zehnte Generalversammlung des Oesterreichisch - Ungarisch - Russischen Verbandes befasste sich mit folgenden wichtigeren Gegenständen: Die Bahnen Orel-Gräsi und Gräsi-Zarezin wurden in den Verband aufgenommen. Die Instradirung des Verkehrs Triest-Fiume nach Moskau-Petersburg wurde geregelt. Die Silleiner Route wurde mit Vorbehalt der Genehmigung der Ungarischen Regierung von der Conferenz in den Verband einbezogen und der Verkehr der Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn und des Pester Bahnhofes am linken Donauufer mit den Russischen Stationen festgestellt. Die wichtige Frage der Instradirung des Getreideverkehrs der Stationen der Bahnen Moskau-Brest und Orel-Witebsk nach den Stationen der Carl-Ludwigbahn wurde festgesetzt, und zwar mit Berücksichtigung der Oesterreichisch - Ungarischen Verhältnisse. Der Vertreter der grossen Ungarischen Eisenbahn theilte ein Project bezüglich einer im grossen Style gedachten Einfuhr von Russischem Petroleum nach Oesterreich - Ungarn in Reservoirwagen mit. Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen mussten sich vorerst Reserve behufs Studien der einschlägigen Verhältnisse auferlegen.

Oesterreichische Staatsbahnen: Ordensverleihungen.

Das „Amtsblatt" publicirt: Se. Maj. der Kaiser hat mit Entschliessung vom 12. Juli d. J. dem Präsidenten der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien, Sectionschef Alois Czedik von Bründlsberg, in Anerkennung der von ihm geleisteten ausgezeichneten Dienste taxfrei das Commandeurkreuz des Leopolds-Ordens, dem Ministerialrathe im Handelsministerium, Dr. Heinrich Ritter von Wittek, in neuerlicher Anerkennung der von ihm geleisteten ausgezeichneten Dienste taxfrei das Ritterkreuz des Leopolds-Ordens verliehen.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Das für die Ernte ausgezeichnete Wetter hat für die Transportactien eine günstige Meinung erzeugt, obzwar sonst die heisse Juli-Sonne das Börsengeschäft im Allgemeinen erlahmen machte. Die Exportbahnen, wie Carl-Ludwig (280), Südbahn (146,75), Nordwest (178,75), Elbethal (187,25) schlossen mit einer ziemlichen Avance; dasselbe wäre ohne ein Börsenmanöver auch bei der Staatsbahn (317,40) der Fall gewesen. Ebenso waren aus demselben Grunde Ungarische Werthe wie Nordost (167), Ungar. West (172,50), Alföld (177,75), insbesondere aber Kaschau-Oderberg (148,75) und zwar deshalb gesucht, weil auch diese Bahn von dem Pressburger Viehmarkte profitiren wird, über welchen wir nach Abschluss der diesfälligen noch im Zuge befindlichen Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen berichten werden.

Reisen zu ermässigten Preisen von Frankreich nach England bezw. nach der Schweiz.

Die Französische Westbahn - Gesellschaft hat neben dem während des ganzen Jahres verkehrenden Nachtzuge zwischen Paris und London eine zweite tägliche Beförderungsgelegenheit mittelst Schnellzuges eingerichtet, welcher Morgens von Paris abgeht.

Retourbillets für diese Züge werden in allen Bureaus der Westbahn-Gesellschaft in Paris, ferner auf den Bahnhöfen in Paris, Rouen, Dieppe, Newhaven und London ausgegeben. Diese Billets, welche den Reisenden einen Aufenthalt in Rouen, Dieppe, Newhaven und Brighton gestatten und eine Gültigkeitsdauer von einem Monat haben, kosten: I. Classe 68,75 Frcs., II. Classe 48,75 Frcs. Die Billets für die III. Wagenclasse haben nur für die Nachtzüge Gültigkeit und werden zum Preise von 37,50 Frcs. abgelassen.

Eine zweite Verbindung zwischen Paris und dem Westen Frankreichs einerseits und England andererseits besteht täglich (mit Ausnahme des Sonntags) über Cherbourg-Weymouth. Auf dieser Route werden einfache Billets mit 7 Tagen und Retourbillets mit einem Monat Gültigkeit ausgegeben.

Die Ostbahn-Gesellschaft giebt bis zum 15. October, ebenfalls mit einer Gültigkeitsdauer von einem Monat, Retourbillets von Paris nach Basel aus, auf dem Wege über Belfort-Delle oder über Belfort-Petit Croix. Diese Billets kosten für die I. Wagenclasse 106,05 Frcs. und für die II. Classe 79,35 Frcs., wobei auf der ganzen Reise 30 kg Gepäck frei befördert wird.

Literatur.

Jahrbuch der Berliner Börse pro 1884—1885. Ein Nachschlagebuch für Banquiers und Capitalisten, herausgegeben von der Redaction des Berliner Actionär J. Neumann und F. Freystadt. Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung E. S. Mittler u. Sohn, Berlin, SW. Kochstrasse 69/70.

Die sechste pro 1884—1885 bestimmte Ausgabe des „Jahrbuchs der Berliner Börse" ist am 10. d. Mts. erschienen und bringt alle Aenderungen und Ergänzungen, welche bis dahin eingetreten sind, zur Kenntniss. Einen besonderen Werth erhält dies Buch durch die Controle, welche von den Behörden und Verwaltungen auf die Angaben desselben ausgeübt wird. Auch dies neue Werk wird — wie seine Vorgängerinnen — allen denen nützlich sein, welche an den Vorgängen des Capitalmarktes interessirt sind.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Saal-Eisenbahn. Am 1. August cr. wird die Zweigbahn von Schwarza nach Blankenburg i/Thür. dem öffentlichen Verkehr übergeben und findet demzufolge von diesem Tage ab directe Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Fahrzeugen, Vieh etc. nach und von der Station Blankenburg i/Thür. nach Massgabe unseres Fahrplans und der Tarife, welche bei unseren Stationen vom 28. ds. Mts. ab käuflich zu haben sind, statt.

Jena, den 20. Juli 1884. (1743)
Die Direction.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Station Hergenrath zwischen Astenet (2,8 km) und Ronheide (5,1 km) an der Strecke Köln-Herbesthal wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (linksrh.) — am 1. August d. Js. für den Personen-, Gepäck- und Güter-Verkehr eröffnet werden.

Berlin, den 21. Juli 1884. (1744)
Die geschäftsführende Direction.
Krancke.

II. Verkehrsstörungen.

K. K. Betriebsleitung in Lemberg. In Folge Wolkenbruchs ist die Strecke Stryj-Morszyn der Erzherzog-Albrecht-Bahn derart beschädigt worden, dass der Frachten- und Eilgutverkehr in derselben auf circa 3 Tage eingestellt wurde.

Lemberg, den 19. Juli 1884. (1745)
Die K. K. Betriebsleitung.

III. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Betriebsleitung in Lemberg. Mit 22. Juli 1884 früh wird der gesammte Verkehr in der Strecke Stryj-Morszyn der Albrecht-Bahn wieder aufgenommen.

Lemberg, den 21. Juli 1884. (1746)
Die K. K. Betriebsleitung.

IV. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Die im Ausnahmetarif für den Transport von mineralischer Kohle und Coaks aus dem Niederschlesischen Steinkohlen-Revier nach den Stationen der K. K. priv. Böhmischen Commercialbahnen etc. vom 1. August 1883 für die Station Taxis-Dobrovic bestehenden Frachtsätze finden vom 25. d. Mts. ab auch auf Transporte nach Zercice, Station der Böhmischen Commercialbahnen, Anwendung.

Berlin, den 22. Juli 1884. (1747)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. August c. tritt zum **Ausnahmetarif für Braunkohlen etc.** ab Hermannia nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn vom 15. October 1883 Nachtrag II in Kraft, welcher neben einigen Berichtigungen des Nachtrags I ermässigte Frachtsätze für alle Relationen enthält. Druckexemplare sind von den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Breslau, den 16. Juli 1884. (1748)
Direction der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.
Königliche Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Am 1. August d. J. erscheint eine neue Ausgabe des **Local-Gütertarifs** für den Bezirk der unterzeichneten Direction. Abgesehen von untenstehenden, unter a bis d bezeichneten Aenderungen und einigen unwesentlichen Erhöhungen, welch letztere erst mit dem 15. September cr. in Kraft treten, enthält der Tarif lediglich die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze.

Hinzugekommen sind:

a) im Tarif für die Nebengebühren Bestimmungen über die für die bahnseitige Entladung von Getreide in loser Schüttung zur Erhebung kommenden Gebühren;

b) eine allgemeine Kilometer Tariftabelle für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkies-Abbrände), Braunstein, Kupfererz-Abbrände (purple ore), Puddelofen-, Schweissofen- und Converterschlacken;

c) Frachtsätze des Ausnahmetarifs D. für Steinschlag (Strassendeckmaterial) im Verkehre mit Station Waldböckelheim;

d) Entfernungen und Frachtsätze für für die am 1. August cr. zur Eröffnung kommende Station Hergenrath.

Der Local-Gütertarif vom 1. September 1881 nebst Nachtrag I-IV wird durch den neuen Tarif aufgehoben und ist der letztere zum Preise von 2 *M.* bei sämmtlichen diesseitigen Güter-Expeditionen und unserer hiesigen Drucksachen-Verwaltung käuflich zu haben.

Köln, den 22. Juli 1884. (1749)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Königliche Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn. Am 1. August cr. tritt Nachtrag VIII zum Local-Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über Entladung von in loser Schüttung verladenem Getreide, einige bereits anderweit publicirte Abänderungen des Tarifs und Druckfehlerberichtigungen.

Druckexemplare sind von unserem Formular-Magazin zu beziehen.

Breslau, den 15. Juli 1884. (1750)

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. In den Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Württembergischen Staatsbahn einerseits und solchen der Badischen Staatsbahn andererseits, vom 1. August 1883, wurden mit Wirkung vom 8. d. Mts. die Stationen Hechingen und Königsbach, sowie mit Wirkung vom 25. d. Mts. die Station Stuttgart bezüglich der Route via Immendingen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen das diesseitige Tarifbureau, sowie die Verbandstationen.

Karlsruhe, den 21. Juli 1884. (1751)
Generaldirection.

Am 1. August a. cr. tritt zum diesseitigen **Local-Gütertarif** und am 4. August cr. zum diesseitigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren je ein Nachtrag IV in Kraft, welche bereits anderweit publicirte Tarifänderungen enthalten.

Exemplare der fraglichen Tarifnachträge können von unseren Güter- bezw. Gepäckexpeditionen, sowie von dem Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 20. Juli 1884. (1752)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum Ausnahmetarif für den **Transport von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art** etc. von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Grajewo transit vom 1. Juli cr. ist der I. Nachtrag herausgegeben, welcher eine erweiterte Classification für Eisen und Stahl etc. im Localtarif der Russischen Südwestbahnen sowie die Aufnahme neuer Stationen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind auf den betheiligten Stationen zu haben.

Bromberg, den 14. Juli 1884. (1753 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Für den Verkehr zwischen **Kruchten** (Station der Reichsbahnen) und **Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Taunusbahnhof, Hanau (Staatsbahnhof), Höchst und Wiesbaden (Staatsbahnhof)** sind directe Frachtsätze in Kraft getreten.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 22. Juli 1884. (1754)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Mit dem 1. August cr. tritt der Nachtrag V zum Local-Gütertarif vom 1. Januar 1878 in Kraft, welcher Frachtsätze von und nach der Haltestelle Zajonskowo und der Ladestelle Mortung, sowie eine Tariftabelle für Loebau W./Pr. enthält.

Derselbe ist auf unseren Stationen einzusehen und zu haben.

Mit dem gleichen Tage werden die vorgenannten Stationen auch in den Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlensendungen bei Aufgabe in Wagenladungen von je 10 000 kg pro Wagen (Anhang zum Preussisch-Oberschlesischen Verband) aufgenommen und geben wir hiermit den nach der Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg vom 8. Juli cr. noch zu nennenden Einführungstermin bekannt.

Danzig, den 22. Juli 1884. (1755 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. Js. tritt zum Staatsbahntarife zwischen Stationen der Directionsbezirke **Breslau** einerseits und **Köln (rechtsrheinisch)** andererseits der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs I für Holz.
2. Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
3. Ausscheidung einiger bisher nachrichtlich aufgenommener Gemeinschaftsstationen aus dem Verkehre.
4. Entfernungen und Frachtsätze für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Domslau, Klettendorf und Koberwitz des Directionsbezirks Breslau.
5. Entfernungen und Frachtsätze für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Bippen und Rheinbrohl des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Für Eil- und Stückgüter, für Güter der Classe A1, der Specialtarife A2, II und III und im Ausnahmetarif für Holz tritt im Verkehre mit der Station Bippen eine Erhöhung der Frachtsätze und zwar um 0,01 *M.* pro 100 kg gegen die bereits seit dem 1. Juni cr. auf dem Instructionswege eingeführten ein, weshalb die erhöhten Sätze erst vom 15. September cr. zur Anwendung kommen.
6. Berichtigungen, sowie Aufnahme der Königlichen Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn in den Verkehr.

Druckexemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,12 *M.*, für die Besitzer des Haupttarifs jedoch **gratis**, auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 11. Juli 1884. (1756)
Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

(Fortsetzung d. offiz. Anzeigen auf S. 776.)

No. 14. Jahrgang 1884. Berlin, am 26. Juli 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 24. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	B M	124	1	Kiste	Flaschen	—	82	1	Groningen	Niederländ. Stsb.	
2	C C	1079/80	2	Fässer	leer	—	39	2	Kreuznach	Linksrh. Köln	
3	C W O	72	1	Ballen	gefüllt	—	9	3	Neuss	„	
4	D G F S	1590	1	Kiste	Eisen	—	241	4	Anvers Bass.	Grand Centr. Belge	
5	E Q	9835	1	—	Pflugschaar	—	1	5	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	Stempel: W. Jahn.
6	F B	20684/5	2	Fässer	leer	—	23	6	Köln G.	Linksrh. Köln	
7	F D	34	1	Packet	Stöcke	—	43	7	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
8	F H	307	1	Kiste	Lampen	—	218	8	Anvers Bass.	Grand Centr. Belge	
9	F K	3	1	Korb	gefüllt	—	30	9	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
10	G	30	1	Pack	Steingut	—	10	10	Bingen G.-E.	Hess. Ludwigb.	ohne Bezettelung.
11	H	33	1	—	Eisenplatte	—	0,25	11	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
12	H	4628	1	Collo	lackirter Topf	—	3	12	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
13	H B	6	1	Kiste	?	—	21	13	Heidelberg	Badische Stsb.	
14	H F W	4133	1	Pack	Pflöcke	—	5,5	14	Burgsteinfurt	Rechtsrh. Köln	
15	H H N	6	1	Ring	Draht	—	104	15	Dalheim	Linksrh. Köln	
16	H N T	5561	1	Kiste	Eisenwaaren	—	57	16	Anvers Bass.	Grand Centr. Belge	
17	H N	—	1	—	Riemscheibe	—	44	17	Köln G.	Linksrh. Köln	
18	H R	{2192/3, 2168}	3	Ballen	?	—	367	18	„	„	
19	H W	759	1	Rolle	Papier	—	13,5	19	Karlsruhe	Badische Stsb.	
20	H Z	7286	1	Pack	Stühle	—	8	20	Essen Rh.	Rechtsrh. Köln	
21	J v K	20695	1	Fass	leer	—	10	21	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
22	K	843	1	Kiste	gefüllt	—	35	22	Köln G.	Linksrh. Köln	
23	K N	2038	1	Korb	Eisenwaaren	—	28,5	23	Saarbrücken	„	
24	L & B	{5487/74570}	2	Kisten	leer	—	6,5	24	Menzelen	Rechtsrh. Köln	
25	L L	375	1	Sack	Säcke	—	31	25	{Frankfurt a/M. G.-E. Ostbahn}	Hess. Ludwigsb.	
26	P K	—	1	Kiste	Werkzeug	—	15,5	26	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
27	P K	282	1	Fass	Wein	—	66	27	Düren	„	
28	R	53	1	Ballen	hölzerne Löffel	—	69	28	Anvers Bass.	Grand Centr. Belge	
29	R C	15	1	Kiste	gefüllt	—	25	29	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
30	S	12	1	Tonne	Heringe	—	170,5	30	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
31	S	7092	1	Ballen	Baumwollwaaren	—	113,5	31	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
32	S A	2898	1	Fass	gefüllt	—	48	32	Trier r/M.	„	
33	V B E	3948	1	Kiste	leer	—	33	33	Ehrenfeld	„	
34	W	45	1	Ballen	Kunstwolle	—	31	34	Köln Ptl.	„	
35	W D	—	1	Korb	leer	—	1	35	Cleve	„	
36	W M	5340	1	Kiste	leer	—	19	36	{Plauen i/V. ob. Bahnhof}	Sächsische Stsb.	Bodenrevision.
37	L M	3477	1	„	leer	—	26	37			
38	S S	4780	1	„	leer	—	11	38			
39	W T	214	1	Petrol.-Fass	leer	—	32	39	{Crimmitschau}	„	Bodenrevision.
40	H	5660	1	„	leer	—	32	40			
					B. Colli m. Adressen sign.						
41	{Act.-Brauerei Mark in Hamm}	—	1	Fass	leer	—	20	41	Lemförde	Rechtsrh. Köln	
42	{Conradi Barmen}	—	1	Pack	?	—	22	42	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
43	{J. R. T. Samarang}	—	1	Kiste	unbekannt	—	202	43	Rotterdam Hdt.	„	
44	Lennep	—	1	Bund	weisse Weiden	—	7	44	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
45	{Pyro & Stern Düsseldorf}	—	1	Pack	13 leere Säcke	—	13	45	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
46	Seibold	—	1	Koffer	?	—	27,5	46	Neunkirchen	Linksrh. Köln	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	Talon Düssel-dorf Rh. Duisburg	254	1	Korb	Anstreichergeräthe —	10	47	Duisburg	Rechtsrh. Köln	unabgefordert seit 11/6. 84.
					C. Colli m. Nummernsign.					
48	—	XXV	1	—	Kette —	—	48	Mansfeld	K.E.-D.Frankf.a/M.	
49	—	164, 260, 271	3	—	Wagendecken —	?	49	Zutphen	Niederländ. Stsb.	
50	—	727	1	Kiste	? —	?	50	Gotha	K. E.-D. Erfurt	bezettelt Castel-Bleichrode.
					D. Colli mit Figuren sign.					
51	E C.	3217	1	Kiste	leere Hülsen —	88	51	Greiz	Sächs. Staatsb.	Eisenach beschr.
52	S L S	2116	1	„	leere Hülsen —	127	52	Greiz	Sächs. Staatsb.	Eisenach beschr.
					E. Colli ohne Signatur.					
53	—	—	1	—	eiserner Bolzen —	1,25	53	Stadtoldendorf	Braunschweig.	
54	—	—	1	—	Brett, ca. 4 m lang —	6	54	Börssum	„	auf derStrecke gef.
55	—	—	8	—	Bügelstähle —	13	55	Frankfurt a/M. G.-E. Ostbahn	Hess. Ludwigsb.	
56	—	—	1	Pack	Effecten —	4,5	56	Diest	Grand Centr. Belge	
57	—	—	1	„	Effecten —	1,5	57	Diest	Grand Centr. Belge	
58	—	—	1	„	Eisenwaaren —	11	58	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
59	—	—	1	Fass	leer —	15	59	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
60	—	—	1	Bund	Sprungfedern —	22	60	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
61	—	—	1	—	eiserne Gabel —	2	61	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
62	—	—	1	Sack	Graupen —	17	62	Oppeln	K. E.-D. Breslau	
63	—	—	1	Stück	tannenes Grubenholz	33	63	Ehringshausen	Rechtsrh. Köln	
64	—	—	1	Sack	Hafer —	10	64	Kläden	K.E.-D. Magdeburg	
65	—	—	1	—	Fressbeutel, leer —	10	65	Kläden	K.E.-D. Magdeburg	
66	—	—	1	—	Kirschbäumchen, 10 m lang	—	66	Ettlingen	Badische Stsb.	
67	—	—	1	Säckchen	Kleider und einige Kartoffeln	12,5	67	Limburg	K.E.-D.Frankf.a/M.	
68	—	—	1	Pack	6 Stück braune Körbe	16	68	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
69	—	—	1	—	6 Stück weisse Körbe	16	69	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
70	—	—	1	Koffer in grauer Leinwd.	Gepäck —	22	70	Eisenach Gepäck-Exp.	K. E.-D. Erfurt	
71	—	—	1	Stab	Rundeisen —	26	71	Dresden-N. (Schles. Bhf.)	Sächs. Staatsb.	Bodenrevision.
72	—	—	1	Collo	leere Säcke —	21	72	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
73	—	—	2	—	Schemelstühle —	—	73	Mainz G.-E.	Hess. Ludwigsb.	am 5/5. aus Wagen 5850 Erfurt überzählig entladen.
74	—	—	1	Pack	Spiralfedern —	2,5	74	Adorf	Sächs. Staatsb.	am 5/5. aus Wagen 5850 Erfurt überzählig entladen.
75	—	—	2	Stangen	Stahl —	5,5	75	Quedlinburg	K.E.-D. Magdeburg	am 5/5. aus Wagen 5850 Erfurt überzählig entladen.
76	—	—	3	Stück	eiserne Stangen zur Dreschmaschine	6,5	76	Tremessen	K. E.-D. Breslau	
77	—	—	1	—	Steinblock (Syenit) —	200	77	Sebnitz	Sächs. Staatsb.	bei Revision der Rampe überzählig gefunden.
78	—	—	1	—	Maurerhandwerks-kasten mit Inhalt	29	78	Sebnitz	Sächs. Staatsb.	bei Revision der Rampe überzählig gefunden.
79	—	—	1	—	Strang, 2 m lang und 1 Freiteil	—	79	Vienenburg	Braunschweig.	
80	—	—	7	Bund	Telegraphendraht —	338	80	Oederan	Sächs. Staatsb.	
81	—	—	1	Pack	Uhrsteine und Schlüssel	7	81	Engers	Rechtsrh. Köln	
82	—	—	2	—	Vorsatzgitter —	—	82	Gnadenfrei	Breslau-Freiburg.	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 774.

Mit dem 1. August cr. tritt der **Nachtrag XII zum Localtarif** über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 1. Juli 1876 in Kraft, welcher neue Personengeld- und Gepäck-Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Haltestelle Zajonskowo und der Station Loebau W./Pr. unter einander, sowie zwischen den genannten Stationen einerseits und unseren sämmtlichen Stationen andererseits enthält.

Der Nachtrag ist auf sämmtlichen Stationen zu haben, auch ertheilen letztere über denselben Auskunft.

Danzig, den 21. Juli 1884. (1757 J)

Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahn-Verband. Gütertarif Theil II. Vom 1. August cr. neuen Styls ab wird die Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn mit den bezüglichen Frachtsätzen der Station Hamburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover in den Theil II des Gütertarifs des Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahn-Verbandes aufgenommen.

Bromberg, den 22. Juli 1884. (1758 J)

Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Der nach unserer Bekanntmachung vom 26. Juni cr. mit dem 15/27. Juni cr. eingeführte Special-Exporttarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Moskau-

Kursk-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser kann erst vom 1/13. August cr. ab Anwendung finden und bleibt bis zum letztgenannten Termin der gleiche Special-Exporttarif vom 25. Mai/6. Juni cr. in Kraft.

Danzig, den 21. Juli 1884. (1759 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn:
Namens der Verband-Verwaltungen.

Im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre werden von jetzt ab die Artikel Kirschen, Preiselbeeren und Weintrauben, wenn dieselben als Frachtgut (mit weissem Frachtbriefe) aufgegeben werden, mit den von der Verwaltung zu bestimmenden Personen- oder Eilgüterzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert.

Dresden, am 23. Juli 1884. (1760)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. gelangt für den vorbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif zur Ausgabe, welcher zum Preise von 1,60 *M.* in den Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu haben ist. Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze erhalten mit dem genannten Tage, jedoch zunächst nur für den Verkehr zwischen denjenigen Stationen Geltung, welcher via Ritschenhausen, via Lichtenfels, via Meiningen und via Gemünden Beförderung findet; soweit für die hierbei in Frage kommenden Relationen durch die neuen Frachtsätze Erhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 15. September d. J. in Kraft.

Für den Verkehr zwischen denjenigen Stationen, dessen Beförderung über Hof und Eger erfolgt, bezw. für die Sendungen, deren Transportleitung von den Versendern über diese letzteren Routen im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben wird, kommen noch bis auf Weiteres, im letzteren Falle spätestens aber bis zum 14. October d. J. incl. die seitherigen Frachtsätze des Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verbandstarifs vom 1. August 1883 nebst Nachträgen zur Anwendung.

Ausgeschlossen von der Einführung bis auf Weiteres bleiben ausserdem die in dem neuen Tarife enthaltenen directen Frachtsätze für verschiedene Stationen der Werrabahn.

Durch die zur Einführung gelangenden neuen Frachtsätze werden die für die bezüglichen Relationen in den Tarifen des Berlin-Thüringisch-Bayerischen Güterverkehrs vom 1. August 1883, sowie des Magdeburg-Bayerischen Güterverkehrs vom 1. Februar 1882 nebst Nachträgen enthaltenen seitherigen Sätze aufgehoben.

Das Nähere, insbesondere über die Sätze, welche bis auf Weiteres noch nicht in Kraft treten, ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren.

Erfurt, den 23. Juli 1884. (1761)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Die im Theil II des **Deutsch-Italienischen Tarifes** nebst Nachträgen sowie im Ausnahmetarife für die Beförderung von Rohzucker aus Deutschland nach San Martino Veneto via Brenner vom 15. October vor. Js. enthaltenen Frachtsätze für die Station Oschersleben der Braunschweigischen Eisenbahn sind zu streichen.

München, den 20. Juli 1884. (1762)
General-Direction
der K. B. Verkehrs-Anstalten,
Betriebs-Abtheilung.

Zum Tarif für die directe Beförderung von Gütern im **Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbande** tritt mit Gültigkeit vom 1. August cr. ein Nachtrag VI in Kraft, durch welchen die Station Assens in den Verband einbezogen wird.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen, auch können Exemplare desselben durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 17. Juli 1884. (1763)
Namens der Verwaltungen:
des Deutsch-Dänischen Eisenbahn-Verbandes:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Staatsbahn-Güterverkehr Hannover-Magdeburg. Am 1. August d. Js. tritt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 9 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Fritzlar, Wega, Wildungen, Zennern, Lauterberg und St. Andreasberg des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover und Drübeck des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg (für St. Andreasberg giltig erst vom Tage der Betriebseröffnung);
2. Aenderung des Stationsnamens Scharzfeld-Lauterberg in „Scharzfeld" und Eistrup in „Eystrup";
3. Ausnahme-Frachtsätze für Steinkohlen von Piesberg nach Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof), sowie für Torfstreu zum See-Export von Gifhorn nach Vegesack (Grohn-) trans., erstere bereits giltig seit 1. Juni d. Js.;
4. Berichtigungen zum Tarifnachtrag 5 und 8.

Magdeburg, den 15. Juli 1884. (1764)
Königliche Eisenbahn-Direction:
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nach Vereinigung des Expeditionsdienstes auf Station Oschersleben sind die bezüglichen Frachtsätze für diese Station aus den Güter- etc. Tarifen für den Staatsbahn-Verkehr **Elberfeld-Magdeburg** ausgeschieden.

Die directe Abfertigung von Gütern etc. im Verkehr mit der genannten Station ist hierdurch jedoch nicht aufgehoben, dieselbe findet vielmehr zu den in den bezüglichen Tarifen für den Verkehr Elberfeld-Braunschweig bestehenden gleichen Frachtsätzen statt.

Elberfeld, den 18. Juli 1884. (1765)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mitteldeutscher Verband. Im Namen der betheiligten Verwaltungen geben wir bekannt, dass mit Wirkung vom 16. l. M. für die Beförderung von Steinen des Specialtarifes III im Verkehr zwischen Königsbach und Offenbach a/M. ein Frachtsatz von 0,38 *M.* pro 100 kg eingeführt worden ist. (1766)

Ludwigshafen a/Rh., 21. Juli 1884.
Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
Lavale.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Zum Localtarif Theil II Heft 1 ddto 1. Februar l. J. ist ein Nachtrag I erschienen, welcher ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien, Stadlau, Gross-Enzersdorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf und Schönfeld-Lassee einerseits und den Ungarischen gesellschaftlichen Stationen andererseits, ferner ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs VIII (Mehl etc.) und des Ausnahmetarifs XI (Borstenvieh) in Wagenladungen auf der St. Marxer Flügelbahn enthält.

Ferner ist ein Nachtrag IV zu Theil II Heft 1 des Oesterreichischen Verbandtarifes, enthaltend ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Svolenoves (P. D. & St. E. G.) erschienen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der Verkehrs-Direction in Wien, I. Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1767RM)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege Anwendung und zwar

für Getreide etc.
(Ausnahme-Tarif No. 9)
bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
pro 100 kg

nach Laube, Tetschen, Bodenbach, Aussig } Landungsplatz

von

Wien, Jedlesee, Korneuburg, Gollersdorf, Gröschelmauth, Guntersdorf, Jarmeritz, Langenzersdorf, Mähr. Budwitz, Oberhollabrunn, Pulkau, Retz, Schattau, Schönwald-Frain, Sierndorf, Sigmundsherberg-Horn, Stockerau, Zellerndorf, Znaim, Blansko, Brünn, Grussbach-Schönau, Kanitz-Eibenschütz, Kromau, Laa, Ladendorf, Lettowitz, Mislitz, Mistelbach, Raitz, Skalitz-Boskowitz, Staatz, Stadlau, Wolkersdorf, Klosterneuburg, Krems, Nussdorf, Angern, Branowitz, Drösing, Dürnkrut, Floridsdorf, Gänserndorf, Hohenau, Kostel, Lundenburg, Mödritz, Ob. Gerspitz, Raigern, Rohrbach, Saitz, Wagram . . . . 1,60 *M.*
Gross-Enzersdorf . . . . . 1,73 „
Wien Lagerhaus . . . . . 1,64 „
Wien Kaibahnhof . . . . . 1,64 „
Bisenz . . . . 1,92 „
Goding . . . . 1,78 „
Hradisch, Hullein, Napagedl 1,92 „
Wischau . . . . 1,95 „

plus Schleppbahngebühr 10 Markpfennig pro 100 kg.

Vorstehende Frachtsätze excl. Schleppbahngebühr finden nach Dresden-Elbkai unter Zurechnung nachstehender Antheile Anwendung und zwar:

für Ausnahme-Tarif No. 9a Getreide etc. . . . . . . 0,35 *M.*
für Ausnahme-Tarif No. 9b Oelkuchen . . . . 0,28 „
für Ausnahme-Tarif No. 9c Glaubersalz . . . . 0,22 „
für Ausnahmetarif No. 9d Säcke, leere retourgehende . . . . 0,41 „
pro 100 kg.

Wien, am 21. Juli 1884. (1768)
Betriebsdirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Vierzehn Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte wird unter den daselbst angegebenen Bedingungen für Schafwolle bei 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Korneuburg nach Reichenberg der Frachtsatz von 200 kr. pro 100 kg im Kartirungswege gewährt.

Wien, am 19. Juli 1884. (1769)
Betriebsdirection.

Rumänische Eisenbahnen. Am 20. Juli l. J. tritt Nachtrag IX zum Theil II des Localtarifs in Kraft.

Bukarest, den 15. Juli 1884. (1770)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze im Reclamationswege Anwendung und zwar:

für Transporte von Schmalz, Schweinefett, Talg, Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl

bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen

pro 100 kg

nach Brünn

von Laube

Tetschen, Bodenbach, Aussig	Landungsplatz	1,86 *M.*
plus Schleppbahngebühr		0,10 „
von Dresden Elbkai		2,32 3

Wien, am 21. Juli 1884. (1771)

Betriebsdirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte findet unter den daselbst angeführten Bedingungen für Garne und Baumwolle von Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz nach Schönlinde der Frachtsatz von 0,41 *M.* pro 100 kg bei Aufgabe in jeder Quantität, inclusive Schleppbahngebühr Anwendung.

Wien, am 22. Juli 1884. (1772)

Betriebsdirection.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 20. d. Mts. ab werden für die Dauer der diesjährigen Badesaison auch im Verkehr von den Stationen Hamburg (Kl. u. D.), Altona, Flensburg, Kiel, Neumünster, Rendsburg und Schleswig nach den Badeorten Westerland a/Sylt und Wyk a/Föhr Retour- (Saison-) Billets auch für die 1. Classe mit einer Gültigkeitsdauer von 35 Tagen ausgegeben.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personenexpeditionen.

Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 17. Juli 1884. (1773)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 15. August d. J. tritt ein Nachtrag XVII zum diesseitigen **Local-Personentarif** in Kraft, betreffend erweiterte Billetausgabe nach und von den Stationen Bahrenfeld, Blankenese und Flottbek. Nähere Auskunft ertheilen die Billet-Expeditionen.

Altona, den 19. Juli 1884. (1774)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Zum Generalverzeichniss der combinirbaren Rundreisebillets ist der V. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält neue Coupons für Strecken der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Breslau und der Kiel-Flensburger Eisenbahn und wird von den diesseitigen Stationen und Billetexpeditionen, sowie von der hiesigen Ausgabestelle für combinirbare Rundreisebillets unentgeltlich abgegeben.

Näheres durch die genannten Dienststellen.

Erfurt, den 20. Juli 1884. (1775)

Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 20. August l. J. wird die directe **Personen- und Niederländische Gepäcks-Expedition** zwischen Wien (Oesterr. Nordwestbahn) einerseits, Rotterdam, Haag, Scheveningen und Amsterdam andererseits, via Tetschen-Leipzig-Hannover, resp. der hierfür bestandene **Oesterr.-Niederländische Personentarif** vom 1. August 1879 sammt Nachtrag I ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 16. Juli 1884. (1776)

Die Generaldirection der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

VI. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Königliche Eisenbahndirection. Unsere Bekanntmachung vom 24. v. Mts., betreffend Ausgabe neuer Zinscouponbogen zu den 4 pCt. Altona-Kieler Prioritätsobligationen I. Emission wird hierdurch dahin modificirt, dass die Ausgabe der Zinscouponbogen vom 22. d. Mts. an nur noch an den Wochentagen Dienstag und Freitag stattfindet und zwar von Morgens 9 bis 12 Uhr Mittags.

Altona, den 15. Juli 1884. (1777 J)

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die in den Haupt- etc. Werkstätten des diesseitigen Bezirks zu Tempelhof, Cottbus, Gotha, Erfurt und Hoyerswerda lagernden alten Werkstatts-Materialien als: altes Eisen, Blechabfälle, Drehspähne, Radreifen, Roststäbe etc. sollen im Wege öffentlicher Submission verkauft werden, und haben wir Termin hierzu auf

Mittwoch, den 13. August cr., Vormittags 9 Uhr

anberaumt. Bezügliche Offerten sind bis zu diesem Termin an das unterzeichnete Bureau, Neue Gasse 29/33 frankirt, verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen, einzureichen.

Die Bedingungen nebst speciellem Verzeichniss der zum Verkauf zu stellenden Materialien können von dem Bureau-Vorsteher, Herrn Eisenbahn-Secretär Boye, gegen franco Einsendung von 50 ₰ Copialien und 20 ₰ Porto, portofrei bezogen werden. (1778)

Maschinentechnisches Bureau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 59. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. Juli 1884.

Tagesordnung der am 29. Juli 1884 in Frankfurt a. M. zusammentretenden Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

I. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Direction des Vereins.

II. Wahl von 6 Mitgliedern der Prämiirungscommission.

III. Ergänzung der Vereinsbestimmungen über die Ausgabe von combinirbaren Rundreisebilleten durch Aufnahme von Vorschriften über den die Grenzen des Vereinsgebietes überschreitenden Rundreiseverkehr.

IV. Antrag der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten auf Wiederaufhebung, event. Modificirung des in der letzten Generalversammlung (zu No. II der Tagesordnung) gefassten Beschlusses, die Actiengesellschaft „Eureka" betreffend.

V. Antrag des Verwaltungsraths der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft auf Gewährung eines gleichen Zugeständnisses, wie es Seitens des Vereins unter gewissen Bedingungen der Actiengesellschaft „Eureka" gemacht worden ist, an die Allgemeine Oesterreichische Transportgesellschaft.

VI. Antrag der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft auf Abänderung der Bestimmungen über die Berechnung der Lieferfristen für Thiere und Güter in den §§ 45 und 57 des Vereins-Betriebsreglements, sowie der hierauf bezüglichen Bestimmungen in dem Uebereinkommen zu vorbezeichnetem Reglement.

VII. Antrag der geschäftsführenden Direction auf Aufnahme der in dem IX. Nachtrage zum Vereins-Betriebsreglement sub II 1 und 2 enthaltenen Bestimmungen in das Reglement selbst.

VIII. Antrag der Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf Ergänzung der Art. 29 und 30 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement.

IX. Antrag der Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung des § 2 des Verschleppungs-Uebereinkommens.

X. Anträge der Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft und der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Abänderung bezw. Ergänzung der Instruction für Wagenrevisoren und auf Abänderung der Bestimmungen in § 25 Alin. 1 Littr. b des Vereins-Wagenregulativs.

XI. Antrag der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten auf Umwandlung der Bezeichnung „General-Saldirungsstelle" in „Vereins-Abrechnungsstelle".

XII. Antrag der Verwaltung der Kaiser Franz-Josefbahn auf Einführung der Statistik der Schmierkosten.

XIII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin, betreffend die Festsetzung von Normalien für jene Verbindungsstücke zwischen Locomotiv- und Pulsometer-Dampfleitung, welche erforderlich sind, wenn die Wasserförderung für den Locomotivbetrieb mittelst Pulsometer und unter Anwendung des Dampfes der Locomotive zu erfolgen hat.

XIV. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover auf Abänderung des ersten Satzes in Absatz 3 des § 137 der technischen Vereinbarungen.

XV. Neuwahl der ständigen Commissionen des Vereins.

XVI. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direction über die Verwaltung der Vereinscasse.

XVII. Bericht des Curatoriums über die Verwaltung des Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

XVIII. Wahl des Ortes für die nächste ordentliche Generalversammlung des Vereins.

Berlin, den 26. Juni 1884.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Simon.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Frankfurt a. M. im Juli 1884.

Aus dem Jahresbericht der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Zeit von Mitte Juli 1883 bis dahin 1884 entnehmen wir über die Verwaltung der Vereinsangelegenheiten Folgendes:

Firmenänderung.

Am 1. April cr. ist eine neue Organisation der Verwaltung der Ungarischen Staatseisenbahnen in's Leben getreten und die bisherige Firma dieser Verwaltung (Directionsrath der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen) in „Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen" abgeändert worden.

Betriebsübernahme anderer Bahnen.

1. Von dem Directorium der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien ist am 9. Juli 1883 der Betrieb der 70,8 km langen normalspurigen Localbahn Nagykikinda-Nagybekskerek, von der Direction der Stargard-Küstriner Eisenbahngesellschaft ult. October 1883 der Betrieb der 18,15 km langen normalspurigen Localbahn Glasow-Berlinchen

(beide Bahnen von besonderen Actiengesellschaften erbaut) übernommen worden.

2. Die Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, welche bis ult. December 1883 von der Böhmischen Westbahn betrieben wurde, ist am 1. Januar d. J. in die Verwaltung der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien übergegangen.

3. Am 1. Januar cr. ist eine „K. K. Ministerialcommission für die Verwaltung der Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn, der Erzherzog Albrechtbahn und der Mährischen Grenzbahn“ eingesetzt worden und damit die Vereins-Mitgliedschaft in Ansehung der letztbezeichneten beiden Bahnen von dem „K. K. Betriebsverwalter“ auf die genannte Ministerialcommision übergegangen; Dniesterbahn und Tarnow-Leluchower Staatsbahn befanden sich bis dahin im Betriebe der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn.

4. Die Altona-Kieler, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesische, Rechte-Oder-Ufer- und Posen-Creuzburger Eisenbahn sind am 1. März cr., die Berlin-Hamburger, Tilsit-Insterburger und Oels-Gnesener Bahn am 1. d. M. von dem Preussischen Staate übernommen worden, was den Uebergang der Vereins-Mitgliedschaft von der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft auf die Königliche Eisenbahndirection in Altona, von dem Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft auf die Königliche Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn, von der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn auf die Königliche Eisenbahndirection in Breslau und von der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft auf die Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn zur Folge gehabt hat. Die unter der Verwaltung der Rechte-Oder-Ufer- und Posen-Creuzburger Eisenbahn vereinigten Bahnstrecken sind am 1. März cr., die von der Verwaltung der Oels-Gnesener Bahn betriebenen Strecken am 1. d. M. in den Betrieb und die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirection in Breslau, die von der Verwaltung der Tilsit-Insterburger Eisenbahn betriebenen Strecken am 1. d. M. in den Betrieb und die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg übergegangen. Am 1. März cr. hat ferner eine anderweite Abgrenzung der Geschäftsbezirke verschiedener Königlich Preussischen Eisenbahndirectionen stattgefunden.

5. Die Donau-Drau-Eisenbahn und die I. Siebenbürger Eisenbahn sind im Monat Mai cr. in Besitz und Betrieb des Ungarischen Staates übergegangen und mit dem Verwaltungsbezirke der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen vereinigt worden. In gleicher Weise sind am 1. d. M. die Kaiser Franz-Josefbahn und die Pilsen-Priesener Bahn vom Staate übernommen worden und in den Verwaltungsbezirk der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien übergegangen. Endlich ist

6. am 1. d. M. der Betrieb der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn von der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien übernommen, es sind jedoch dem Verwaltungsrathe dieser beiden Bahnen wichtige Attribute des Vorstandes von Eisenbahn-Actiengesellschaften einstweilen noch belassen worden, so dass der Verwaltungsrath bis auf Weiteres noch als die berufene Vertretung der genannten beiden Bahnen im Vereine anzusehen ist.

Aus dem Vereine geschiedene Mitglieder.

Unter Berücksichtigung der vorstehend registrirten Veränderungen sind:

a) die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft,
b) die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft,
c) das Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft,
d) die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn,
e) die Direction der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft,
f) die Direction der Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft,
g) die Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft,
h) der Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft,
i) die Direction der Báttaszék-Dombovar-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn,
k) der K. K. Betriebsverwalter der Erzherzog Albrechtbahn,
l) der Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn,
m) der K. K. Betriebsverwalter der Mährischen Grenzbahn,
n) der Verwaltungsrath der K. K. privilegirten Eisenbahn Pilsen-Priesen(-Komotau),
o) die Direction der K. priv. Ersten Siebenbürger Eisenbahn,
p) der Directionsrath der K. Ungarischen Staatseisenbahnen

im abgelaufenen Berichtsjahre aus der Reihe der Vereinsmitglieder geschieden.

Aufnahme neuer Mitglieder.

Im letzten Geschäftsjahre sind folgende Verwaltungen als Mitglieder in den Verein aufgenommen worden:

a) der Vorstand der Wismar-Rostocker Eisenbahngesellschaft in Wismar,
b) der Verwaltungsrath der K. K. privilegirten Böhmischen Commercialbahnen in Wien,
c) die Direction der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn-Actiengesellschaft in Budapest.

Anschluss von Bahnen an den Verein nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts.

Zur Zeit sind folgende Bahnen dem Vereine nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts angeschlossen:

a) die Bahn des Georgs-Marienhütten- und Bergwerksvereins (8,2 km),
b) die Bahn Fröttstedt Friedrichroda (9 km),
c) die Bahn Parchim-Ludwigslust (26 km),
d) die Bahn Wutha-Ruhla (8 km),
e) die Bahn Paulinenaue-Neu-Ruppin (28 km),
f) die Bahn Ilmenau-Grossbreitenbach (19,17 km), und zwar die Anfangsstrecke Ilmenau-Gehren (8,4 km) seit dem 28. März 1883, die Reststrecke Gehren-Grossbreitenbach (10,77 km) seit dem 18. Januar cr.,
g) die Eisenberg-Crossener Eisenbahn (8,6 km) seit dem 3. September 1883,
h) die Bahn Wittenberge-Perleberg (10,5 km) seit dem 18. Februar cr.,
i) die Bahn Güstrow-Plau (44,47 km) seit dem 18. Februar cr.,
k) die Bahn Warstein-Lippstadt (30,7 km) seit dem 7. Juni cr.

Hieran schliesst sich das Verzeichniss der Vereinsmitglieder.

Das gesammte Vereinsgebiet umfasst zur Zeit ein Netz von 61 771,01 km.

Hiervon kommen auf die Gruppe:

der Deutschen Bahnen	36 095,10 km
der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	20 853,56 „
der Niederländischen und Luxemburgischen Bahnen	2 373,66 „
und der anderen Vereinsbahnen	2 448,69 „
wie oben .	61 771,01 km

Die Vereinsbahnen hatten Mitte Juli 1883 eine Ausdehnung von 59 678,83 km, es ist mithin die gegenwärtige Betriebslänge um 2 092,18 km grösser.

Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet.

IV. Die Ergebnisse der Statistik von 1883.

D. Erzeugnisse des Berg- und Hüttenwesens.

	Ueberhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr im Inlande	Davon entfallen auf den Verkehr mit dem Auslande	Im engeren Localverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der Deutschen Verkehrsbezirke mit Ausschluss der Seehafenstationen
	Tonnen				
Steinkohlen .	40 409 507½	33 798 215½	6 611 292	8 917 385½	23 732 489
Braunkohlen .	5 242 453	4 674 226½	568 226½	3 362 891½	1 300 401½
Eisenerz . .	3 827 095½	3 218 062½	609 033	1 024 196	2 165 316½
Roheisen . . .	2 979 875	2 478 086	501 789	836 258	1 514 454½
Eisen und Stahl . . .	1 243 715½	1 000 480	243 235½	193 970½	689 267
Eisenbahnschienen . .	585 180	381 217½	203 962½	102 624	255 527½
Eiserne Eisenbahnschwellen .	100 873	89 734½	11 138½	17 925½	67 068
Eiserne Achsen . .	110 822½	79 563	31 259½	9 292½	61 941½
Eiserne Dampfkessel . . .	365 534	270 177½	95 356½	67 320	104 227½
Eiserne Röhren . .	124 090½	106 056½	18 034	20 126½	77 968½
Eisen- und Stahldraht .	262 334	133 952	128 382	32 [illegible]53	69 728
Eisen- und Stahlwaaren	353 060½	300 989½	52 071	8[illegible]571	178 784
Rohe Erze . .	478 726	405 262½	73 463½	1[illegible]220½	270 550
Zink	150 013	122 172½	27 840½	[illegible]621½	72 224½
Salz	769 089	707 436½	61 652½	[illegible]166½	394 562

Der stärkste Versand nach den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (einschliesslich der Seehäfen) fand statt:
an Steinkohlen: 10 509 437½ t (Westfälisches Ruhrrevier), 5 805 273½ t (Rheinisches Ruhrrevier), 3 989 130½ t (Regierungsbezirk Oppeln), 2 410 960½ t (Saarrevier), 543 752 t (Regierungsbezirk Breslau etc.), 351 620½ t (Provinz Westfalen);
an Braunkohlen: 685 931 t (Thüringen), 302 559½ t (Regierungsbezirk Magdeburg etc.), 156 853 t (Provinz Brandenburg);
an Eisenerz: 670 152 t (Provinz Hessen-Nassau und Kreis Wetzlar), 397 040 t (Rheinprovinz — rechtsrheinisch), 385 632 t (Lothringen);
an Roheisen: 296 726½ t (Rheinprovinz — rechtsrheinisch), 219 955½ t (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld), 162 152½ t (Rheinisches Ruhrrevier);
an Eisen und Stahl: 133 601½ t (Regierungsbezirk Oppeln), 118 283½ t (Westfälisches Ruhrrevier), 104 643½ t (Saarrevier);
an Eisenbahnschienen: 100 777½ t (Westfälisches Ruhrrevier), 70 234½ t (Rheinisches Ruhrrevier), 18 667½ t (Hannover etc.);
an eisernen Eisenbahnschwellen: 26 677½ t (Westfälisches Ruhrrevier), 12 689½ t (Saarrevier), 9 319½ t (Hannover etc.);
an eisernen Achsen: 19 602½ t (Rheinisches Ruhrrevier), 19 155 t (Westfälisches Ruhrrevier), 10 977 t (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld);
an Salz: 131 664 t (Regierungsbezirk Magdeburg), 68 274 t (Thüringen), 57 050 t (Hannover etc.).

Der stärkste Empfang von den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (incl. der Seehafenstationen) fand u. A. statt:
an Steinkohlen: 3 778 408½ t in Duisburg, Ruhrort und Hochfeld, 2 164 160 t in der Rheinprovinz — linksrheinisch, 1 930 160½ t in Westfalen und 1 754 379 t in Hannover etc.;
an Braunkohlen: 432 353 t im Regierungsbezirk Magdeburg, 240 196 t in Berlin und 191 722½ t in Hannover etc.;
an Roheisen: 402 509 t im Rheinischen Ruhrrevier, 336 839½ t im Westfälischen Ruhrrevier und 131 588½ t in der Provinz Westfalen;
an Eisenbahnschienen: 34 567 t in Duisburg etc., 21 860½ t in Ost- und Westpreussen und 15 441 t in Berlin;
an Salz: 33 207½ t in Sachsen, 32 952½ t in der Rheinprovinz — linksrheinisch — und 31 824 t im Regierungsbezirk Breslau.

Der stärkste Localverkehr (innerhalb eines einzelnen Verkehrsbezirks) fand u. A. statt:
an Steinkohlen: 2 199 470½ t im Westfälischen Ruhrrevier, 1 626 980½ t im Regierungsbezirk Oppeln und 1 343 004 t im Saarrevier;
an Roheisen: 236 273 t im Westfälischen Ruhrrevier, 171 270½ t im Regierungsbezirk Oppeln und 68 451½ t in Hannover etc.;
an Eisenbahnschienen: 18 442 t im Westfälischen Ruhrrevier, 11 556 t im Regierungsbezirk Oppeln und 11 244 t in der Provinz Hessen-Nassau etc.

Der Verkehr zwischen den Deutschen Verkehrsbezirken (exclusive der Seehäfen) mit dem Auslande (inclusive der Deutschen Seehäfen) war in der Ausfuhr u. A.:
Steinkohlen: Versand 6 430 746 t (davon 1 818 644 t Regierungsbezirk Oppeln, 1 761 270½ t Westfälisches Ruhrrevier und 1 166 827 t Saarrevier), Empfang 985 689½ t;
Braunkohlen: Versand 29 478½ t (davon 27 605½ t Rheinprovinz — linksrheinisch), Empfang 7 999 t;
Eisenbahnschienen: Versand 198 853 t (davon 86 123½ t Westfälisches Ruhrrevier, 61 015 t Rheinisches Ruhrrevier), Empfang 19 418½ t;
Eiserne Achsen: Versand 28 555½ t (davon 8 640 t Rheinisches und 7 870 t Westfälisches Ruhrrevier), Empfang 7 557½ t.

Die Einfuhr nach Deutschland betrug u. A.:
Steinkohlen: Empfang vom Ausland 173 760 t (davon 87 153 t Lothringen, 49 871½ t Elsass und 21 826 t Rheinprovinz — linksrheinisch), Versand der Seehafenstationen nach Deutschland 162 651½ t;
Braunkohlen: Empfang 533 392½ t (davon 172 918 t Provinz Brandenburg, 135 183½ t Berlin und 111 767 t Thüringen);
Roheisen: Empfang 246 099½ t (davon 84 789½ t Rheinprovinz — linksrheinisch, 35 056 t Duisburg etc. und 28 003 t Westfälisches Ruhrrevier), Versand etc. 114 119½ t;
Eisenbahnschienen: Empfang 850½ t, Versand etc. 3 647½ t;
Rohe Erze: Empfang 44 503½ t (davon 21 229½ t Rheinprovinz — linksrheinisch), Versand etc. 13 512 t;
Salz: Empfang 1 601 t (davon 1 140 t Lothringen), Versand etc. 28 053½ t.

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den Deutschen Seehäfen, sowie über den stärksten Versand der Verkehrsbezirke des Auslandes nach bezw. von den Deutschen Verkehrsbezirken giebt die nachstehende Uebersicht Aufschluss.

Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der Deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der Deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen	Der stärkste Versand nach den Deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt in den Auslands-Verkehrsbezirken	Der stärkste Empfang von den Deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt in den Auslands-Verkehrsbezirken
t	t	t	t	t	t
				Steinkohlen:	
3645	3080½	60½	6786	105593½ (Belgien)	1246460 (Holland)
				44160½ (Frankreich)	1022177 (Oesterr.)
				8631 (Holland)	969163 (Frankreich)
				Braunkohlen:	
190	—	5165½	5355½	535473 (Böhmen)	18682 (Holland)
				2984½ (Oesterr.)	7690 (Schweiz)
					1476½ (Böhmen)
				Eisenerz:	
74550½	1226½	28	75805	206794 (Holland)	63035 (Luxemb.)
				181570½ (Luxemb.)	12930 (Belgien)
				35414½ (Belgien)	3991½ (Oesterr.)
				Roheisen:	
3557	11537½	61½	15156	220667 (Luxemb.)	60181 (Belgien)
				12221½ (Holland)	50612 (Böhmen)
				8647½ (Belgien)	30957½ (Polen)
				Eisen und Stahl:	
14740	1974½	491	17205½	6877 (Luxemb.)	56840 (Belgien)
				3605½ (Frankreich)	44096 (Holland)
				1622 (Belgien)	24071½ (Italien)
				Eisenbahnschienen:	
4055	187	17	4259	366½ (Belgien)	103775 (Holland)
				263½ (Luxemb.)	34543½ (Belgien)
					22466 (Italien)
				Eiserne Dampfkessel:	
8926	18716½	1074½	28717	3737 (Belgien)	18173 (Frankreich)
				3355½ (Holland)	8562 (Oesterr.)
				1992 (Frankreich)	8066 (Polen)
				Eisen- und Stahlwaaren:	
801½	1126	261½	2189	1771½ (Frankreich)	15724½ (Holland)
				608½ (Belgien)	10828½ (Belgien)
					4419½ (Frankreich)
				Rohe Erze:	
3330½	321½	526	4178	17421 (Belgien)	13309 (Belgien)
				7178½ (Ungarn etc.)	4832 (Polen)
				5376 (Böhmen)	3488½ (Böhmen)
				Salz:	
1203½	4200½	25	5429	1201 (Frankreich)	42101½ (Polen)
				154½ (Holland)	5113½ (Böhmen)
					2519 (Russland)

(Schluss folgt.)

Welche Intercommunicationsmittel zwischen Passagieren, Zug- und Locomotivpersonal sind im Gebrauche und mit welchem Erfolge?*)

Aus den eingegangenen Beantwortungen dieser Frage ist Folgendes zu entnehmen:

Die gewöhnliche Zugleine auf den Wagendecken in Verbindung mit der Dampfpfeife ist bei achtzehn Verwaltungen in Gebrauch, und zwar bei den Königlichen Eisenbahndirectionen Berlin, Bromberg, Elberfeld, Hannover, Köln (rechtsrheinisch) und Magdeburg, ferner bei der Berlin-Hamburger, Braunschweigischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Elsass-Lothringischen, Hessischen Ludwigsbahn und Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn, bei der Preussischen Militärbahn, der Oels-Gnesener Bahn, Oldenburgischen Staatsbahn, Böhmischen Nordbahn, K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien und Oesterreichischen Südbahn.

Bei der Bayerischen Staatsbahn wird die Zugleine gleichzeitig zur Auslösung der Heberlein-Bremse benutzt.

Diesem ausschliesslich zwischen Locomotiv- und Zugpersonal bestehenden Communicationsmittel scheinen keine besonderen Uebelstände anzuhaften.

Die Oldenburgische Staatsbahn bemerkt jedoch, dass, wenngleich im bisherigen Betriebe das Bedürfniss besserer, auch den Passagieren zugänglicher Intercommunicationsmittel kaum hervorgetreten sei, es doch nicht verkannt werde, dass die gewöhnliche Zugleine weitgehenden Anforderungen nicht genüge.

Bei den Holländischen Bahnverwaltungen geht die Zugleine nur vom vordersten Gepäckwagen nach einer auf dem Tender angebrachten Glocke.

*) Referat des Administrationsraths der Holländischen Eisenbahngesellschaft an die am 14./15. Juli cr. in Berlin abgehaltene Technikerversammlung.

Die vielen Verwaltungen, welche die Zugleine seitlich über den Wagenfenstern ausserhalb oder innerhalb der Coupés in besonderen Röhren angebracht haben, so dass sie von den Passagieren erfasst werden kann, sprechen sich günstig über diese Anordnung aus. Diese Zugleine ist mit der Dampfpfeife oder mit einer besonderen Glocke auf der Locomotive — bei der Oesterreichischen Südbahn im Zugführercoupé — verbunden. Im letzteren Falle wird vom Zugführer das Signal mittelst einer zweiten Zugleine zum Locomotivführer geführt.

Nur die K. Eisenbahndirectionen Berlin und Köln (rechtsrheinisch) erwähnen, dass bei sehr langen Zügen und schlechter Witterung mitunter ein Versagen eingetreten sei.

Die Hessische Ludwigsbahn empfiehlt, die Leine nicht blos an einer, sondern an beiden Seiten der Wagen anzubringen, damit die Manipulationen bei Richtungsveränderungen vereinfacht werden und die Reisenden in Nothfällen nicht fehlzugreifen brauchen.

Bei den meisten Verwaltungen sind Fälle der Benutzung des Intercommunicationsmittels durch die Reisenden nicht bekannt geworden, auch nicht bei dem Zuge, der seit Anfang 1879 versuchsweise auf der Braunschweigischen Bahn läuft, bei welchem die ausserhalb der Wagen liegende Zugleine durch einen Haspel angezogen wird, der durch ein vom Innern des Wagens mittelst einer Schnur auszulösendes Gewicht in Thätigkeit gesetzt wird.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn rühmt die Einrichtung, bei welcher die Zugleine im Innern des Wagens unter dem Plafond liegt und von Wagen zu Wagen mittelst Carabinern verbunden ist.

Wenn man das Intercommunicationssystem ein und desselben Zuges durch Einschiebung von Wagen mit Signalen anderer Art unterbricht, wird dem Publikum dessen Verständniss erschwert.

Intercommunicationsmittel abweichender Constructionen haben bisher nur verhältnissmässig geringe Verbreitung gefunden. Es sind hier zu erwähnen:

1. Das System Wildgruber, in Anwendung bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaiser Franz-Josefbahn. Es besteht aus einer unter dem Wagen liegenden, mit kleinen Ketten gekuppelten Drahtleitung, welche mit der Dampfpfeife in Verbindung gebracht ist. Die Drahtleitung ist durch starke Schnüre mit in den Coupés befindlichen Handgriffen verbunden, durch deren Anziehen die Dampfpfeife ertönt. Das Signal functionirt sicher, erfordert aber in den letzten Wagen bei längeren Zügen oder durch Vereisen der Leitung in den Führungen eine nicht unbedeutende Kraftanstrengung.

2. Die Rechte-Oder-Ufer Bahn hat in einer grossen Anzahl bedeckter Schaffnercoupés der Personenwagen Rasselwerke angeordnet, welche von den Coupés aus durch Druck auf eine kleine Scheibe ausgerückt werden. Hierbei wird gleichzeitig das Coupé, von welchem aus Hülfe verlangt wird, bezeichnet. Die weitere Communication mit dem Locomotivpersonal geschieht durch die gewöhnliche Zugleine. Diese Rasselwerke versagen häufig und erfordern genaue periodische Revisionen.

3. Die Badische Staatsbahn hat versuchsweise in Verbindung mit der Luftdruckleitung der Westinghouse-Bremse eine ebenfalls von Westinghouse herrührende Einrichtung angebracht, bei welcher von jedem Coupé aus ein Pfeifensignal auf der Locomotive zum Ertönen gebracht werden kann. Erfahrungen hierüber liegen nicht vor.

4. An Wagen, die für Gasbeleuchtung eingerichtet sind, hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf dem Dache eine kleine, der Dampfpfeife ähnliche Gaspfeife angebracht. Durch eine in jedem Coupé angebrachte Schnur kann die Pfeife in Thätigkeit gesetzt und in dieser Weise die Aufmerksamkeit des nächsten Conducteurs geweckt werden.

5. Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn sind zwei Eilzüge mit Signalen nach System Gassebner und Oesterreicher-Schlösser versehen. Beide Systeme erwiesen sich als verwendbar.

6. Schliesslich ist noch hervorzuheben, dass vier Verwaltungen elektrische Intercommunications-Systeme angewandt haben.

a) Das System von M. Kohn, welches bei den Courierzügen der Oesterreichischen Südbahn angebracht ist, hat sich bei den mit demselben angestellten Versuchen gut bewährt. Dasselbe erfordert eine doppelte Leitung den Zug entlang. Die Passagiere können durch Zerreissen eines Papierblattes und Drücken auf einen Knopf ein Schliessen des Stromes bewirken und die Aufmerksamkeit des Personals erregen. Etwaige Zugtrennungen werden bei diesem Apparate nicht kenntlich gemacht.

b) und c) Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn-Gesellschaft haben das bei Zugtrennungen automatisch wirkende System Prud'homme in Verwendung und hat die letztere Verwaltung seit dem Jahre 1880 240 Wagen damit ausgerüstet. In der Praxis ist das Signal bisher zwar nur in einem Fall in Thätigkeit gesetzt worden, man ist jedoch mit demselben zufrieden. Selbstverständlich erfordern diese Apparate besonders sorgfältige Instandhaltung.

d) Die Oesterreichische Nordwestbahn hat die auf der Strecke Wien-Tetschen kursirenden Courierzüge seit dem Jahre 1881 mit elektrischen Apparaten, System Berchtold, versehen, welche eine Communication zwischen Passagieren, Zugbegleitungspersonal und Zugführer ermöglichen und eine eventuell eintretende Zugtrennung markiren. Die Apparate haben sich bewährt.

Die Technikercommission fasst das Resultat des Referats in folgender Schlussfolgerung zusammen:

Die Verwaltungen, welche Intercommunicationsmittel zwischen Passagieren, Zug- und Locomotivpersonal eingeführt haben, sind im Allgemeinen mit den Einrichtungen zufrieden.

Aus den Referaten der Technikerversammlung.

Aus den über die der Versammlung der Techniker Deutscher Eisenbahnverwaltungen gestellten Fragen erstatteten Referaten theilen wir folgende Notizen von allgemeinem Interesse mit:

1. Zum Imprägniren der Schwellen.

Aus den Beantwortungen der gestellten Fragen Seitens der Vereinsverwaltungen geht das Folgende hervor:

1. Von den Bahnen, welche diese Frage beantwortet haben, wenden gegenwärtig 34 das Imprägniren der Schwellen an, während solches im Jahre 1868 nur von 24 Bahnen geschah.

2. Die jetzt in Anwendung befindlichen Arten des Imprägnirens und deren Verhältniss zu den in den Jahren 1865, 1868 und 1878 angewendeten Methoden geht aus der nachstehenden Tabelle hervor:

Uebersicht des Imprägnirens nach den verschiedenen Methoden in den Jahren 1865, 1868, 1878 und 1884.

Laufende No.	Bezeichnung der verschiedenen Imprägnirungsmethoden	Anzahl der Eisenbahnverwaltungen, welche die verschiedenen Methoden des Imprägnirens verwandten*)			
		1865	1868	1878	1884
1	Kupfervitriol	15	6	5	1
2	Eisenvitriol und Zinkvitriol	1	—	—	—
3	Schwefelbarium und Eisenoxydul	2	—	—	—
4	Quecksilbersublimat	3	6	8	4
5	Zinkchlorid	8	7	20	22
6	Kreosot	4	5	13	11
7	Zinkchlorid und Kreosot gemischt	—	—	4	7
8	Kreosotdämpfe (nach Patent L. de Paradis)	—	—	—	1
9	Kreosotdämpfe und Kreosot (System Blythe)	—	—	1	1
10	Antisepticum mittelst Einpressens	—	—	—	1

Hiernach ist die Benutzung von Kupfervitriol, Quecksilbersublimat und Kreosot in Abnahme, die Anwendung von Zinkchlorid (rein) und Zinkchlorid mit Kreosot gemischt in Zunahme begriffen.

Eisenvitriol, Zinkvitriol, Schwefelbarium und Eisenoxydul finden keine Verwendung mehr.

Eine Bahn wendet das Imprägniren mit Kreosotdämpfen und nachheriges Einpressen von Kreosot (Blythe), eine Verwaltung die Methode mit Kreosotdämpfen allein (de Paradis), und eine Bahn das Imprägniren mit Antisepticum an.

2. Blocksignale.

Im Allgemeinen bestehen bei Bahnen, deren Verkehrsdichtigkeit die Anwendung des Blocksystems auf freier Strecke erfordert, hauptsächlich nur zwei Systeme von Blockirungseinrichtungen:

a) Blockstationen mit Morse-Sprechapparaten und hiervon unabhängigen optischen Signalen,

b) das elektrisch-optische Blocksystem von Siemens & Halske.

Bezüglich der Verlässlichkeit liegt gegen beide Systeme kein Bedenken vor. Aus öconomischen Rücksichten wird jedoch das erstgenannte System dann vorzuziehen sein, wenn es sich lediglich um die Einschaltung einzelner Blockstationen handelt; dagegen verdient das Blocksystem von Siemens & Halske auf Bahnstrecken mit dichtem Verkehre den Vorzug, wenn die Distanz der Blockstationen gering, daher die Anzahl derselben verhältnissmässig gross ist.

Automatische Blocksysteme, bei welchen sowohl die Blockirung als auch die Deblockirung der Strecke selbstthätig durch den vorüberfahrenden Zug bewirkt wird, sind nur versuchsweise von einigen Bahnverwaltungen angewendet und es liegen über sie genügende Erfahrungen nicht vor. Von der

*) Hierbei ist zu beachten, dass mehrere Bahnverwaltungen verschiedene Arten des Imprägnirens anwenden und dass seit 1878 namentlich durch die Verstaatlichung in Preussen mehrere Bahnen in eine Verwaltung vereinigt sind, welche 1878 noch getrennte Referate geliefert hatten.

Mehrzahl der Bahnverwaltungen werden dieselben für nicht empfehlenswerth gehalten.

3. Rauchverbrennungs-Apparat.

Keine der bisher versuchten Vorrichtungen hat vollkommen entsprochen; verhältnissmässig günstige Resultate wurden mit dem Chamotteschirm, mit Thierry's Vorrichtung und mit Nepilly's Construction erreicht. Es wird daher die Vornahme weiterer Versuche mit diesen Vorrichtungen, und zwar unter Verwendung verschiedener Kohlengattungen empfohlen.

4. Messung der Zuggeschwindigkeit.

Es handelt sich bei den Apparaten zur Messung der Zuggeschwindigkeit um zwei ganz verschiedene Zwecke, nämlich:

1. den Zweck, den Locomotivführer in den Stand zu setzen, dass er jederzeit die Geschwindigkeit der Locomotive mit Sicherheit erkennen kann,
2. den Zweck, den Locomotivführer in Bezug auf die von ihm angewendeten Geschwindigkeiten controliren und ihn event. zur Verantwortung ziehen zu können.

Die grosse Zahl der erfundenen Apparate und der mit denselben bei den verschiedensten Verwaltungen angestellten Versuche zeigt, dass von den Bahnverwaltungen im Allgemeinen das Bedürfniss empfunden wird, beide Zwecke zu erreichen.

Die Apparate, Geschwindigkeitsmesser im Zuge mit Registrirung, sollen beide vorgenannte Zwecke zugleich erfüllen; ihre Einrichtung wird aber in Folge dieser schwierigen Aufgabe zu complicirt, und obwohl gerade Apparate dieser Art am zahlreichsten erfunden und versuchsweise angewendet sind, so hat sich doch keine der angewendeten Constructionen in dem Masse bewährt, dass deren Einführung allgemein empfohlen werden könnte.

Die Apparate, Geschwindigkeitsmesser im Zuge ohne Registrirung, dienen nur dem ersten der beiden vorgenannten Zwecke; sie sind weniger angewendet und versucht, jedoch von einzelnen Verwaltungen mit günstigem Erfolge. Bei der Einfachheit der Aufgabe, welche von diesen Apparaten zu erfüllen ist, kann erwartet werden, dass es eher gelingen wird, als bei dem vorgenannten Apparate Constructionen zu finden, welche den Anforderungen entsprechen. Zur Zeit aber sind auch in Bezug auf diese Apparate die Erfahrungen nicht genügend, um eine bestimmte Construction allgemein empfehlen zu können.

Die Apparate, Contactvorrichtungen, dienen nur dem zweiten der vorgenannten Zwecke und zwar nur für bestimmte Strecken. Dieselben haben sich überall bewährt und können deshalb zur Einführung überall da empfohlen werden, wo es im Interesse der Betriebssicherheit nothwendig erscheint, darüber zu wachen, dass die Geschwindigkeit ein bestimmtes, für jede einzelne Strecke festzusetzendes Mass nicht überschreitet.

Im Allgemeinen möchte aus den gewonnenen Erfahrungen zu folgern sein, dass es sich mehr empfiehlt, die beiden Zwecke, auf welche es ankommt, gesondert zu verfolgen, als dieselben durch einen Apparat erreichen zu wollen.

5. Elektrische Beleuchtung.

Im Allgemeinen liegen über die elektrische Beleuchtung noch nicht ausreichende Erfahrungen vor, um an der Hand derselben zu einer endgültigen Schlussfolgerung gelangen zu können.

Aus den bisherigen Versuchsresultaten lassen sich nachstehende Folgerungen ziehen:

Für die Beleuchtung von Personenbahnhöfen, Hallen, Vestibuls, Vorplätzen, Zufahrtsstrassen, überhaupt für grosse Räume und Plätze, erscheint die Beleuchtung mittelst Bogenlampen sehr geeignet, während für kleine Räume und Bureaulocalitäten die Glühlichtbeleuchtung vorzuziehen sein wird.

Auf Güter- und Rangirbahnhöfen bewähren sich Bogenlampen, auf hohen Masten angebracht, in Betreff der Sicherheit und Erleichterung des Rangirens sehr gut; auch steht im Allgemeinen die aus dieser Beleuchtungsart sich ergebende Ausgabenerhöhung in günstigem Verhältnisse zu der erzielten grösseren Helligkeit und den sonstigen Vortheilen.

5. Das Telephon

ist zur Verständigung der Stationen mit dem Streckenpersonal und mit dem vom Verkehrsbureau entfernt postirten Stationspersonal auch in fahrdienstlichen Angelegenheiten mit Vortheil zu verwenden. Die Betriebssicherheit erscheint durch die wörtliche Wiederholung des telephonisch gegebenen Befehls Seitens des Empfängers sowie durch die mittelst besonderer Vorschriften festgestellte Form der telephonischen Mittheilungen gewahrt und kann durch Registrirung der letzteren mit Rücksicht auf die dann vorhandene Möglichkeit einer Controle noch erhöht werden.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Generalverzeichniss der Coupons für combinirbare Rundreisebillete. Zu dem vorgenannten Verzeichniss ist der VI. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction vertheilt worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 4163 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für technische und Betriebsangelegenheiten (Begleitschreiben zu dem Protocoll der am 13. d. Mts. in Berlin abgehaltenen Commissionssitzung) (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 4169 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von combinirbaren Rundreisebilleten (abgesandt am 25. d. Mts.).

No. 4214 vom 21. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu der 27. Anzeige cassirter Vereinskarten) (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 4248 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu dem VI. Nachtrag zu dem Generalverzeichniss der Coupons für combinirbare Rundreisebillete) (abgesandt am 25. d. Mts.).

No. 4265 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu dem Protocoll der am 14./15. d. Mts. in Berlin abgehaltenen Technikerversammlung des Vereins) (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 4291 vom 23. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend die Vorlagen für die diesjährige Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 4299 vom 25. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera, Erhebung einer Desinfectionsgebühr von 15 Centimes für je 100 kg der Ladung Seitens der Alta Italia (abgesandt am 25. d. Mts.).

Die Intercommunications-Systeme in Frankreich.

Durch die Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 30. Juli und 13. September 1880 waren die Französischen Eisenbahngesellschaften aufgefordert worden, bis zum 1. Mai 1881 die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, damit bei denjenigen Courier- und schnellfahrenden Zügen, welche 25 und mehr Kilometer ohne Unterbrechung zurücklegen, während der Fahrt sowohl eine Verständigung der Reisenden mit dem Fahrpersonal als auch des letzteren unter sich erfolgen könne. Da indessen die gewährte Frist etwas kurz bemessen war und die angeordnete Massregel längeres Studium, sowie die Herstellung sehr complicirter Apparate erforderte, so wurde der ursprünglich festgesetzte Termin auf Antrag der betheiligten Verwaltungen bis dahin hinausgeschoben, dass das betriebstechnische Comité sich ein Urtheil über die verschiedenen, auf den einzelnen Bahnen versuchsweise eingeführten Systeme gebildet haben würde.

Die in letzterer Zeit in den in der Fahrt begriffenen Zügen begangenen Attentate haben indessen die Nothwendigkeit ergeben, eine *sofortige* Lösung der seit mehr als zwei Jahren in der Schwebe befindlichen Angelegenheit herbeizuführen. Der Minister hat deshalb eine aus dem Schoosse des vorgenannten Comités gewählte Subcommission zur umgehenden Berichterstattung über den Stand der Angelegenheit aufgefordert. Wir entnehmen diesem Berichte die nachstehenden hauptsächlichsten Angaben, welche um so mehr für die Leser von actuellem Interesse sein dürften, als diese Frage auch die soeben abgehaltene X. Technikerversammlung des Vereins beschäftigt hat.*)

„Mit Ausnahme der Westbahn — so führt der Bericht aus —, welche unter Benutzung der Leitung der Westinghouseschen Luftdruckbremse die Herstellung einer *pneumatischen* Verbindung vorgezogen hat, haben sämmtliche Verwaltungen die *elektrischen Apparate System Prud'homme* eingeführt. Einige Gesellschaften haben diese Apparate wirksamst vervollkommnet, so dass bei denselben der elektrische Strom nunmehr ohne Zuhülfenahme der Kuppelungen und der Schienen in einem geschlossenen Kreise circulirt.

Die mit diesen Apparaten erzielten Resultate sind im Allgemeinen zufriedenstellend; noch günstigere Resultate würden jedoch zu erzielen gewesen sein, wenn sämmtliche Verwaltungen — nach dem Vorgange der *Nordbahn* und der *Mittelmeer-Gesellschaft* — besondere und zu diesem Zwecke eigens ausgebildete Beamte angestellt und mit der Unterhaltung der Apparate und mit deren Controle während der Fahrt betraut haben würden.

Die Aufsichtsbehörde muss es sich versagen, besondere Details hinsichtlich der Einrichtung der Apparate vorzuschreiben oder Anordnungen in Bezug auf das Verhalten der Beamten nach erfolgter Ingangsetzung der Intercommunications-Signale Seitens der Reisenden zu erlassen. Sie muss sich darauf beschränken, vorzuschreiben, dass die in den Wagen angebrachten und zur Handhabung der Apparate dienenden Theile (welche je nach den einzelnen Bahnen verschieden sind) sicher functioniren und leicht erreichbar sind, ohne jedoch Kindern deren Benutzung allzuleicht zu ermöglichen. Ferner müssen die Intercommunications-Signale derart eingerichtet sein, dass die — häufig vorzunehmende — Controle Seitens der Beamten ohne Schwierigkeit erfolgen kann und sollen auch die letzteren in der Lage sein, selbst dann, wenn der betreffende Reisende die geschehene Ingangsetzung verheimlichen will, sofort das Coupé ermitteln zu können, aus welchem das Nothsignal gegeben worden ist.

Was nun die Einrichtung einer *partiellen Intercommunication* durch Anbringung von Scheiben in den Trennungswänden zweier anstossenden Coupés der Personenwagen anbelangt, so sind die Meinungen in Betreff der Opportunität einer solchen Massregel getheilt. Zwei Gesellschaften — nämlich

*) Siehe Referat auf Seite 782. Die Red.

die Nordbahn und die Mittelmeerbahn — haben in der von der Aufsichtsbehörde angedeuteten Weise mit dieser Einrichtung sehr ausgedehnte Versuche gemacht; es empfiehlt sich deshalb, deren Abschluss abzuwarten, bevor mit der generellen Einführung einer solchen Einrichtung vorgegangen wird".

Der Minister hat den vorstehenden Ausführungen in allen Punkten zugestimmt und in Folge dessen angeordnet, dass die Verwaltungen bis zum 1. Juli 1885 sämmtliche Courier- und schnellfahrenden Personenzüge mit Intercommunications-Signalen unter Beachtung der vom betriebstechnischen Comité angedeuteten Gesichtspunkte versehen sollen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 11. August d. J. wird der an der Berliner Ringbahn zwischen den Stationen Schlesischer Bhf. und Stralau-Rummelsburg neu hergestellte Haltepunkt „Warschauer Strasse" für den Personenverkehr eröffnet, und werden daselbst die sämmtlichen Stadtringzüge sowie die an Sonntagen bis Stralau-Rummelsburg verkehrenden Stadtzüge halten.

Bezügliche Personenbillets werden von und nach allen Stationen und Haltestellen der Stadt- und Ringbahn ausgegeben. Die Tarifsätze sind in dem Auskunftsbureau auf dem Bahnhof Alexanderplatz hierselbst, sowie auf den Stationen und Haltestellen der Stadt- und Ringbahn zu erfahren.

Berlin, im Juli 1884. (1779J)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. August cr. wird die zwischen den Stationen Rokietnice und Samter der Strecke Stargard-Posen gelegene Haltestelle

Pamiatkowo

dem öffentlichen Verkehr übergeben. Von diesem Tage ab findet unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Gütern in Wagenladungen von und nach Pamiatkowo statt. Die bezüglichen Tarifsätze sind bei den Expeditionen und unserem Verkehrsbureau zu erfahren.

Die Beförderung von Personen in II., III. und IV. Wagenclasse erfolgt mit den gemischten Zügen No. 458, 452, 451 und 457, welche nach Bedarf auf der Haltestelle halten.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die genannte Haltestelle nicht geeignet.

Breslau, den 25. Juli 1884. (1780)
Königliche Eisenbahndirection.

II. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die zwischen den Stationen Löwenhagen und Tapiau an der Strecke Königsberg-Eydtkuhnen gelegene Station Lindenau wird, nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg, fortan den Namen Gross-Lindenau führen.

Berlin, den 28. Juli 1884. (1781)
Die geschäftsführende Direction.
Krancke.

Vom 1. August d. J. ab bis auf Weiteres werden neben den bisherigen fahrplanmässigen Zügen noch folgende Localzüge mit Personenbeförderung in II. und III. Wagenclasse zwischen Meiningen und Grimmenthal zum Anschlusse an die Züge der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecke Plaue-Ritschenhausen zur Durchführung kommen.

	Zug No.41 Vm.	Zug No.43 Nm.	Zug No.45 Nm.
Meiningen Abfahrt	$9.^{0}$	$1.^{33}$	$3.^{12}$
Grimmenthal Ankunft	$9.^{12}$	$1.^{45}$	$3.^{24}$
	Zug No.42 Vm.	**Zug No.44 Nm.**	**Zug No.46 Abds.**
Grimmenthal Abfahrt	$10.^{58}$	$2.^{6}$	$6.^{48}$
Meiningen Ankunft	$11.^{10}$	$2.^{18}$	$7.^{0}$

Meiningen, den 25. Juli 1884. (1782)
Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

III. Verkehrsstörungen.

General-Direction der Rumänischen Eisenbahnen. In Folge Unterbrechung durch Hochwasser ist der gesammte Zugsverkehr auf unserer Strecke Comarnic-Sinaia am 21. dieses Monats eingestellt worden, was wir mit Bezugnahme auf § 14 des Vereins-Wagenregulativs hiermit bekannt machen.

Die Dauer der Unterbrechung ist unbekannt und werden wir die Wiedereröffnung auf demselben Wege bekannt geben.

Bukarest, 23. Juli 1884. (1783)

IV. Güterverkehr.

Für den Verkehr von Kayl (Station der Reichsbahnen) nach Oberlahnstein ist ein **Ausnahmesatz für Eisenerze** etc. von 0,50 ℳ pro 100 kg in Kraft getreten.

Frankfurt a/M., den 22. Juli 1884. (1784)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. August cr., d. i. mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Plaue-Ritschenhausen des Directionsbezirks Erfurt und auf der Strecke Schwarza-Blankenburg i/Th. der Saalbahn, tritt

a) zum Gütertarif, Theil II, für den Local- und directen Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn Nachtrag VIII und

b) zum Leichen-, Fahrzeug- und Viehtarif für denselben Verkehr Nachtrag V

in Kraft.

Dieselben enthalten:

I. Aenderung des Vorwortes.
II. Aenderung der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement.
III. Aenderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungs-Bahnen etc.
IV. Ergänzung und Aenderung des Stationsverzeichnisses.
V. Aenderung der Vorbemerkung No. 2 zum Kilometerzeiger.
VI. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gräfenroda, Oberhof, Zella-Mehlis und Ritschenhausen, sowie Blankenburg i/Th. — Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Tariftabellen.

Ausser zahlreichen Ermässigungen treten auch einige Tariferhöhungen ein, letztere jedoch erst vom 15. September a. c. ab.

Die Nachträge sind durch Vermittelung der Güterexpeditionen zum Preise von 0,85 ℳ bezw. 0,05 ℳ zu beziehen.

Erfurt, den 23. Juli 1884. (1785)
Königliche Eisenbahndirection,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Durch Nachtrag 6 zu Heft No. 6 des Mitteldeutschen Verbandstarifs werden vom 1. August d. J. ab theilweise ermässigte Frachtsätze eingeführt, welche jedoch nur für die Transportleitung via Dietendorf-Plaue und vice versa Geltung haben. Ausserdem tritt vom gleichen Zeitpunkte eine Aenderung in der Transportleitung dergestalt ein, dass ein grösserer Theil des aufkommenden Verkehrs nicht mehr über die seitherigen Routen, sondern über die Linie Dietendorf-Plaue und vice versa Beförderung findet, falls nicht ein Anderes auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben ist. Diese Frachtbriefvorschriften sind jedoch nur bis zum 14. September d. J. zulässig; in diesen Fällen finden aber nicht die vorher gedachten billigeren, sondern die seither für die vorgeschriebene Transportroute gültigen Frachtsätze Anwendung. Vom 15. September d. J. ab findet für Sendungen, für welche auf den Frachtbriefen eine andere als die unter den betheiligten Verwaltungen vereinbarten Transportrouten vorgeschrieben wird, eine directe Abfertigung überhaupt nicht mehr statt; derlei Sendungen werden vielmehr indirect abgefertigt.

Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Exemplare des Tarifnachtrages bezogen werden können.

Erfurt, den 23. Juli 1884. (1786)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Zu dem vom 1. Juni 1884 ab gültigen Sächsisch-Thüringischen Verbands-Gütertarif Heft No. 1 tritt mit dem 1. August d. Js. d. i. mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Plaue-Suhl-Ritschenhausen des Directionsbezirks Erfurt und Schwarza-Blankenburg i. Th. der Saalbahn der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Dietzhausen, Gräfenroda, Grimmenthal, Oberhof, Ritschenhausen, Rohr, Suhl und Zella-Mehlis des Directionsbezirks Erfurt, sowie der Station Blankenburg i/Thüringen der Saalbahn; ferner anderweite ermässigte Frachten fiskalischer Zechen- und Kohlenbahnen, desgleichen Druckfehlerberichtigungen etc. des Gütertarifs vom 1. Juni cr.

Die im Nachtrag I vorgesehene Erhöhung der Entfernung und Frachtsätze für Ammendorf-Zittau tritt erst mit dem 15. September d. Js. in Kraft.

Exemplare des Nachtrags I sind bei den diesseitigen betheiligten Güterexpeditionen zu haben.

Erfurt, den 22. Juli 1884. (1787)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Deutsch-Dänischen Verbande,** Neudruck vom 15. März 1882 tritt mit dem 1. August 1884 ein Nachtrag V in Kraft, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr mit der Dänischen Staatsbahnstation Assens.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrages können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 24. Juli 1884. (1788)
Namens der Verwaltungen
des Deutsch-Dänischen Eisenbahn-Verbandes:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Giltigkeit vom 22. Mai 1884 neuen Styls tritt ein neuer **Specialtarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsamen, sowie speciell für Weizen, leere gebrauchte Säcke und Heringe** von den Hafenplätzen des Dnjepr und Pripet nach Königsberg i/Pr. incl. Kaibahnhof, Memel und Pillau via Shlobin- und via Beresina-Wileika-Wirballen mit ermässigten Frachtsätzen für Getreide etc. sowie für Weizen und leere gebrauchte Säcke in Kraft.

Der bisher giltige, gleichnamige Specialtarif nebst Nachträgen wird vom gedachten Tage ab aufgehoben.

Bromberg, den 18. Juli 1884. (1789J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Die im Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbands-Gütertarife vom 1. Juni 1884 — Heft I — für den Verkehr zwischen Leipzig, Dresdener Bahnhof und Grossenhain einerseits und Stationen der Breslau-Freiburger Eisenbahn andererseits enthaltenen Entfernungen und Tarifsätze finden, soweit hierdurch Ermässigungen herbeigeführt werden bezw. neue Verkehrsrelationen zur Einführung gelangt sind, auch im rubr. Verkehr zwischen Leipzig H. S. G. bezw. Grossenhain C. G. und B. D. und Breslau-Freiburger Stationen Anwendung.

Berlin, den 23. Juli 1884. (1790)
Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August cr. treten zu den verschiedenen Heften des vom 1. Juni 1883 ab gültigen **Rheinisch-Niederdeutschen Verbands-Gütertarifs** die Nachträge I bezw. II in Kraft, enthaltend unter Anderm anderweite, theilweis ermässigte Frachtsätze für die Stationen Waren der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn, Löttringhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld, Wetzlar und die Stationen der Strecke Horchheim-Erpel des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie für die Stationen der Strecken Bingerbrück-Sinzig, Bingerbrück-Saargemünd, Saarbrücken-Ehrang-Cordel und Karthaus-Perl des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch); Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Schwartau der Eutin-Lübecker Bahn, Altenkirchen, Bippen, Dierdorf, Goldhausen, Grenzau, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Puderbach, Ransbach, Raubach, Rheinbrohl, Sayn, Seifen, Selters, Siershahn, Walmerod und Wirges des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Blumenthal, Gemünd (Eifel), Gondelsheim (Eifel), Hellenthal, Müllenborn, Prüm, Schleiden (Eifel), Wilwerath und Witterschlick des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrh.), Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Bahn; Aufnahme der Stationen Elmshorn, Neumünster, Pinneberg und Tondern des Eisenbahn-Directionsbezirks Altona, Heide und Itzehoe der Holsteinischen Marschbahn, Heide der Westholsteinischen Bahn, Beckingen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrh.), Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Bahn in den Ausnahmetarif E. (Eisen und Stahl) sowie Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II im Verkehr mit Station Lüneburg B. H. Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 24. Juli 1884. (1791)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische).

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 15. Juli cr. bringen wir zur Kenntnissnahme, dass die Sätze des Nachtrags I (cfr. Seite 2 und 3) zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Januar 1884 am 15. September d. J. wieder ausser Wirksamkeit treten, und vorläufig durch neue Taxen nicht wieder ersetzt werden.

Köln, den 1. August 1884. (1792)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Am 15. August 1884 tritt Nachtrag III zum **Uebernahmetarife** für den Verkehr zwischen Stationen des nordwestlichen Böhmens einerseits und Dresden-Elbkai andererseits mit ermässigten Frachtsätzen für Zucker aller Art zum Export in Kraft. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 25. Juli 1884. (1793)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Im **Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbande** treten am heutigen Tage für den Transport von Getreide aller Art, Hülsenfrüchten, Malz, Mahlproducten und Mehl bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg pro Wagen ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 1 in Kraft, welche bei den Verbandstationen, sowie in unserem Verkehrsbureau hierselbst in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, den 22. Juli 1884. (1794)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August a. cr. wird der Artikel „Muschelschalen aller Art" in den Specialtarif II des Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarifs versetzt.

Die in der Güterclassification des genannten Tarifs enthaltene Position „Muschelschalen und Muschelschalen-Abfälle zum Kalkbrennen, Specialtarif III" wird aufgehoben, jedoch tritt die neue Classification für Muschelschalen und Muschelschalen-Abfälle, sofern solche zum Kalkbrennen benutzt werden, erst am 15. September d. Js. in Kraft.

Köln, den 26. Juli 1884. (1795)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. August d. J. tritt zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Nomenclatur des Ausnahmetarifs 1 und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, anderweite zum Theil ermässigte, theilweise jedoch auch erhöhte Entfernungen für die Stationen Dresden-Friedrichstadt, Elsterwerda (B. Dr. B), Görlitz, Grossenhain (B. Dr. u. C. Gr. B), Kamenz und Zittau des Directionsbezirks Berlin, sowie neue Entfernungen für die diesseitige Station Drübeck, ermässigte Stückgutsätze für die Station Grätz und neue Ausnahmefrachtsätze für rohe Bergproducte und Kieserit zum Export von Egeln nach den Stationen Stettin, Stralsund, Swinemünde und Wolgast — letztere Sätze bereits seit dem 10. Juli d. J. gültig.

Soweit durch die anderweiten Entfernungen im Verkehr mit den Stationen Dresden-Friedrichstadt, Elsterwerda (B. Dr. B.), Görlitz, Grossenhain (B. Dr. u. C. Gr. B.), Kamenz und Zittau Erhöhungen gegen die bisherigen Frachtsätze eintreten, kommen letztere noch bis zum 14. September d. J. in Anwendung.

Exemplare des Nachtrages sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Magdeburg, den 24. Juli 1884. (1796)
Königliche Eisenbahndirection: Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Die Station Niederzwehren ist mit heute in den **Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten** nach Basel und vorgelegenen Stationen aufgenommen. Näheres ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 23. Juli 1884. (1797)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. August d. J. kommt im **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen** Eisenbahnverbande das Tarifheft F zur Einführung, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Brölthal-Eisenbahn einer- und Niederländischen Stationen andererseits. Exemplare dieses Tarifheftes sind in unserem hiesigen Geschäftslocale für 10 ₰ pro Stück zu haben.

Köln, den 24. Juli 1884. (1798)
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 27. Juni l. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die Transittarife für die directe Beförderung von Getreide und Baumwolle von Mannheim und Ludwigshafen nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, gültig vom 10. August l. J. ab, nunmehr bei unserer Güterexpedition in Mannheim (unentgeltlich) zu erhalten sind.

Karlsruhe, den 25. Juli 1884. (1799)
Generaldirection.

Im **Königsberg-Moskauer** Verband ist ein Specialtarif für Talg in vollen Wagenladungen von mindestens 600 Pud = 9 836 Kilogramm im Verkehr zwischen Stationen der Orenburger Bahn und Sysran, Station der Morschansk-Sysraner Eisenbahn einerseits und Königsberg, Pillau und Memel andererseits mit sofortiger Giltigkeit herausgegeben. Der bisherige Tarif für Talgsendungen von Sysran, Station der Morschansk-Sysraner Bahn, wird hierdurch aufgehoben. Exemplare des qu. Tarifs sind auf den Verbandstationen zu haben.

Bromberg, den 13. Juli 1884. (1800 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. August cr. tritt der Nachtrag 2 zum Gütertarife vom 1. October 1883 in Kraft.

Derselbe enthält directe Frachtsätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen Lauterberg des Directionsbezirks Hannover, Ilsenburg des Directionsbezirks Magdeburg und Schwartau der Eutin-Lübecker Bahn, anderweite erhöhte Tarifsätze für den Verkehr der Berlin-Hamburger Stationen Hamburg und Lüneburg mit den Stationen Gr. Rudestedt, Sömmerda und Stotternheim des Directionsbezirks Magdeburg, anderweite theilweise erhöhte Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen der Warstein-Lippstadter Bahn, Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen (Theil II), anderweite Bezeichnung der Station Scharzfeld-Lauterberg des Directionsbezirks Hannover, Ausnahmesätze für rohe Bergproducte und Kieserit zum Export von Aschersleben, Egeln und Schönebeck nach Hamburg B. H., Kiel und Lübeck, Aufnahme der Eutin-Lübecker Station Schwartau in die Ausnahmetarife für Salz etc., Steinkohlen und Braunkohlen, sowie der Altona-Kieler Station Ohrstedt in den Ausnahmetarif für Salz etc.

Zur Aufhebung gelangen die Frachtsätze der Ausnahmetarife 15 (Steine des Specialtarifs II), 17 (frisches Gemüse, Obst, Malz und Oelsamen) und 18 (Oelkuchen etc.) für die Berlin-Hamburger Station Spandau im Verkehr mit den Stationen Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg und Harburg des Directionsbezirks Hannover.

Soweit durch den fraglichen Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, kommen solche erst vom 15. September cr. ab zur Anwendung. Bezüglich der letzteren wird von den Güterexpeditionen der Verband-

stationen Auskunft ertheilt, auch ist der Nachtrag daselbst käuflich zu haben.
Hannover, den 30. Juli 1884. (1801)
Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbands-Verwaltungen.

Am 1. August d. J. tritt im **Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande** ein in 7 Hefte eingetheilter neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Derselbe enthält im Heft I (Preis 0,20 ℳ) das Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen, sowie Tarifvorschriften, und in den Heften II bis VII die Kilometerzeiger resp. Frachtsätze bezw. — soweit für sämmtliche Stationen der betreffenden Verwaltungen directe Abfertigung bezüglicher Transporte eintritt — eine Bestimmung über die Anwendung der in den allgemeinen Gütertarifen enthaltenen Tarifkilometer für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie der Aachen-Jülicher Eisenbahn und Stationen

A. der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, Heft II, Preis 0,20 ℳ;
B. der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, Heft III, Preis 0,10 ℳ;
C. der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, Heft IV, Preis 0,10 ℳ;
D. der Main-Neckarbahn, Heft V, Preis 0,15 ℳ;
E. der Pfälzischen Eisenbahnen, Heft V, Preis 0,10 ℳ;
F. der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, Heft VII, Preis 0,10 ℳ.

Durch den obigen Tarif werden ersetzt und aufgehoben:

1. Die Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nebst Nachträgen:
a) für den Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehr vom 1. April 1881;
b) für den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr vom 1. Januar 1881;
c) für den Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Verkehr vom 15. Juli 1881;
d) für den Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Verkehr vom 1. Mai 1881.
2. Reglement und Tarife für die Beförderung von Fahrzeugen im Verkehr zwischen Stationen der Rheinischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits via Bingerbrück-Mannheim vom 1. Januar 1876 nebst Nachträgen;
3. Reglement und Tarife für die Beförderung von Fahrzeugen im Verkehr zwischen Stationen der Rheinischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits via Trier-Bexbach vom 15. Januar 1876 nebst Nachträgen;
4. Reglement und Tarife für die Beförderung von Fahrzeugen im Verkehr zwischen Stationen der Rheinischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits via Bingerbrück-Mannheim vom 1. Januar 1876 nebst Nachträgen.

In den neuen Tarif für den Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn sind für den Transport von Leichen, nicht auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeugen und lebenden Thieren weniger Relationen als in dem zur Aufhebung kommenden Tarif vom 15. Juli 1881 enthalten, aufgenommen worden. Etwaige Transporte in den bezüglichen Relationen werden bis zum 15. September cr. noch auf Grund des letztgenannten Tarifs direct abgefertigt. Vom 16. September cr. ab tritt dagegen indirecte Abfertigung ein.
Köln, den 22. Juli 1884. (1802)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Mit 1. August 1884 kommt auf den Strecken der Jaroslau-Sokaler Bahn für **Bier** bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Classe A und für leer retourgehende Bierfässer bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten der Ausnahmetarif V (für Emballagen) des für die Hauptlinien der Carl-Ludwigbahn bestehenden Localtarifes vom 1. Januar 1883 zur Anwendung.
Wien, am 26. Juli 1884. (1803)
Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 10. August 1884 tritt der Nachtrag VI zum Tarif zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Laube - Tetschen/Bodenbach Landungsplatz bezw. Dresden-Elbkai vom 10. August 1882 andererseits in Kraft.
Derselbe enthält nebst anderen, ermässigte Frachtsätze für Getreide etc. und liegen Exemplare des Nachtrages bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei der Unterzeichneten zur Einsichtnahme resp. zum Bezuge bereit.
Wien, am 21. Juli 1884. (1804)
Die Generaldirection.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. August d. J. tritt ein **Nachtrag XVI zum Personentarif des Schleswig - Holsteinischen Eisenbahnverbandes** in Kraft, betreffend Einführung erweiterter Billetausgabe zwischen den Stationen Bahrenfeld, Blankenese und Flottbek einerseits, sowie Glückstadt, Krempe und Itzehoe andererseits. Das Nähere ist in den Billetexpeditionen zu erfahren.
Altona, den 24. Juli 1884. (1805)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Mit dem 15. September d. J. findet eine directe Personen- und Gepäck-Abfertigung zwischen Berlin, Leipzig, Halle, Weimar, Erfurt, Gotha einerseits und Suhl andererseits via Eisenach nicht mehr statt. An deren Stelle tritt die directe Personen- und Gepäck-Abfertigung zwischen den genannten Stationen via Dietendorf-Plaue.
Erfurt, den 26. Juli 1884. (1806)
Königliche Eisenbahn-Direction.

VI. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Königliche Eisenbahndirection. Unsere Bekanntmachung vom 24. v. Mts., betreffend Ausgabe neuer Zinscouponbogen zu den 4 pCt. Altona-Kieler Prioritätsobligationen I. Emission wird hierdurch dahin modificirt, dass die Ausgabe der Zinscouponbogen vom 22. d. Mts. an nur noch an den Wochentagen Dienstag und Freitag stattfindet und zwar von Morgens 9 bis 12 Uhr Mittags.
Altona, den 15. Juli 1884. (1807 J)

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Am Mittwoch, den 20. August cr., Mittags 12 Uhr, werden in unserem Büreau Lindenstrasse 19 die, im diesseitigen Amtsbezirk angesammelten alten Schienen und Metall-Abgänge öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), zu Stargard i/Pomm., Schivelbein, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor, sowie in den Büreaus des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Redaction der Allgemeinen Deutschen Submissionsberichte zu Berlin zur Einsicht aus, auch werden die Submissionsschriftstücke auf portofreie Requisition gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.
Stettin, den 23. Juli 1884. (1808 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 60. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte agegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. August 1884.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Frankfurt a. M. im Juli 1884.

1. Aus den Commissionsberichten und Generalversammlungs-Beschlüsse.

An Stelle eines Commissionsberichts zu No. III der Tagesordnung (betreffend die Ergänzung der Vereinsbestimmungen über die Ausgabe von combinirbaren Rundreisebilleten durch Aufnahme von Vorschriften über den die Grenzen des Vereinsgebietes überschreitenden Rundreiseverkehr) hat die Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs über ihre am 28. Juli in Frankfurt a/M. stattgehabten Verhandlungen ihr Protocoll der Generalversammlung im Auszuge mitgetheilt. Wir entnehmen demselben Folgendes:

Von der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien war der Vorschlag ausgegangen,

> den Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichischen resp. den Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichisch-Italienischen Rundreiseverkehr mittelst der combinirbaren Rundreisebillet-Coupons bis bezw. ab den Schweizerischen event. Schweizerisch-Italienischen Grenzstationen zu bedienen.

Dieser Vorschlag hatte der Direction der Pfälzischen Bahnen Anlass zu dem Antrage gegeben,

> die vorbezeichnete Frage möge mit Rücksicht auf die ihr innewohnende grosse Bedeutung und in Hinblick darauf, dass der gestellte Antrag Abweichungen von den vereinsseitig getroffenen bezüglichen Bestimmungen in sich schliesse, zum Gegenstand der Beschlussfassung des Vereins gemacht werden.

Die geschäftsführende Direction überwies dem entsprechend diese Frage der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung.

In Verbindung mit der vorbezeichneten Frage stand ein der Commission gleichfalls überwiesener Antrag der Bayerischen Staatsbahn, in Ziffer 1 der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von combinirbaren Rundreisebilleten dem ersten Absatze die folgende Bestimmung anzuschliessen:

> „Solche Coupons ohne Entfernung und Preisangabe sind weiter zulässig zwischen zwei Uebergangsstationen, wenn der Reisende auf einer derselben das Gebiet des Vereins verlässt und auf der anderen wieder betritt, oder zwischen zwei Seehäfen, wenn der Reisende in einem anderen Seehafen das Festland wieder betreten will, als in welchem er dasselbe verlassen hat. Für welche Uebergangsstationen bezw. Seehäfen solche Coupons aufzulegen und für das Generalverzeichniss anzumelden sind, bleibt der Vereinbarung der betheiligten Verwaltungen, bei Meinungsverschiedenheit der Entscheidung der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs vorbehalten".

In der Commission hatte sich eine allseitige Uebereinstimmung der Ansichten darüber kundgegeben, dass es nur erwünscht sei, wenn die Erleichterungen und Vergünstigungen für den Schweizerischen und Italienischen Verkehr*) unter Benutzung der bereits vorhandenen Einrichtung der combinirbaren Rundreisebillete des Vereins gewährt werden können, insoweit hierzu ein Bedürfniss vorliege; nur darüber gingen die Meinungen auseinander, ob es nicht etwa zweckmässiger sein möchte, von jeder Amendirung der bestehenden Bestimmungen zu Gunsten des die Vereinsgrenzen überschreitenden Rundreiseverkehrs mit Rücksicht darauf abzusehen, dass die Einrichtung erst kurze Zeit in Anwendung steht und sich noch nicht übersehen lässt, welche ferneren Aenderungen etwa als nothwendig sich herausstellen werden, oder, wenn diese Frage verneint werden sollte, in welchen Beziehungen die bestehenden Vereinsbestimmungen zu Gunsten des bezeichneten Verkehrs zu modificiren als angemessen erachtet werden können.

*) Die den Antrag stellende K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien hat (wie deren Vertreter Oberinspector Skala in der Generalversammlung darlegte) insofern ein besonderes Interesse an dieser Frage, als sie ohne Vermehrung der Billete den Rundreiseverkehr via Arlberg nach der Schweiz und Italien organisiren möchte.

Hierbei war in Betracht zu ziehen:

1. inwieweit eine Abweichung von der Bestimmung empfohlen werden könne, dass sämmtliche in einem Billet vereinigten Coupons eine geschlossene Rundtour von mindestens 600 km bilden sollen,
2. ob es sich empfehle, zu Gunsten des die Vereinsgrenzen überschreitenden Rundreiseverkehrs eine Erweiterung der Gültigkeitsdauer der combinirten Billets (35 Tage) und der Ausgabezeit (vom 1. Mai bis ult. September jeden Jahres) eintreten zu lassen.

Gegen eine Concession in Bezug auf die letztbezeichneten beiden Punkte waren aus der Versammlung verschiedene Bedenken geltend gemacht worden, die Commission glaubte aber, was die Frage unter No. 1 betrifft, zu Gunsten des die Vereinsgrenzen überschreitenden Rundreiseverkehrs sich für die Concession aussprechen zu können, dass von der dort erwähnten Forderung abgesehen, dass also nachgelassen werde, ein Reisender dürfe auf einer anderen Station in den Verein wieder eintreten, als über welche er das Vereinsgebiet verlassen hat, ohne dass für die zwischenliegende Lücke ein besonderer Coupon erforderlich ist, vorausgesetzt jedoch, dass die Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer nicht alterirt werden und dass die innerhalb des Vereinsgebiets zurückgelegten oder zurückzulegenden Strecken zusammen immer noch mindestens 600 km ausmachen.

Der Herr Vertreter der referirenden Verwaltung formulirte nun den Antrag der letzteren dahin, dass in § 6 der Bestimmungen über die Ausgabe von combinirbaren Rundreisebilleten zuzusetzen sei:

„Insoweit jedoch, als die im Allgemeinen nur für den Vereinsverkehr bestimmten Coupons für combinirbare Rundreisebillete zur Combination von Rundreisebilleten mit fremden, dem Vereine nicht angehörigen Verwaltungen verwendet werden, was grundsätzlich zulässig ist, können hinsichtlich der Zeit der Ausgabe der Billete sowohl als auch hinsichtlich der Gültigkeitsdauer derselben Abweichungen von den in Alinea 1 getroffenen Festsetzungen in der Weise stattfinden, dass für solche Verkehre je nach Bedarf die Verabfolgung von Rundreisebilleten während des ganzen Jahres platzgreifen kann, und dass die Gültigkeitsdauer der Billete bis zu 60 Tagen ausgedehnt wird.

Das gilt sowohl in dem Falle, als für die Vereinsstrecken separate Anschlussbillete zu bezw. ab den fremden Grenzstationen verausgabt werden, als auch dann, wenn Coupons der fremden Strecken mit denjenigen der Vereinsbahnen in einem Billet zusammengefasst werden.

Rücksichtlich der Minimal-Kilometerentfernung sämmtlicher Couponstrecken finden bei Combinationen von Anschlussbilleten und gemeinsamen Billeten für den Durchlauf des Vereinsgebietes die Bestimmungen des Alinea 1 und 2 Anwendung."

Dieser Antrag basirte auf der Erwägung, dass die Ordnung der Angelegenheit im Sinne dieses Antrages zwar während der diesjährigen Saison nicht mehr angängig sei, dass es aber zweckmässig erscheine, den Antrag schon jetzt zu stellen, um zu erreichen, dass die angestrebten Vergünstigungen wenigstens mit Beginn der nächstjährigen Ausgabeperiode ins Leben treten können. Da nun ferner von verschiedenen Seiten beantragt worden war, zur Zeit von jeder Aenderung der Grundbestimmungen des Vereins abzusehen, weil ein dringendes Bedürfniss hierzu bis jetzt nicht genügend nachgewiesen sei, wurde zunächst der letztere Antrag (zu dessen Gunsten der Herr Vertreter der Bayerischen Staatsbahn den von seiner Verwaltung gestellten Antrag zurückzog) zur Abstimmung verstellt. Derselbe wurde mit Stimmengleichheit abgelehnt, dagegen empfahl die Commission einstimmig der Generalversammlung in § 6 der Bestimmungen über die Ausgabe von combinirbaren Rundreisebilleten zuzusetzen:

„Es ist zulässig, Touren zu combiniren, bei welchen das Vereinsgebiet an einem Punkte verlassen und an einem anderen Punkte wieder betreten wird, vorausgesetzt, dass die innerhalb des Vereinsgebietes zurückzulegenden Strecken zusammen immer noch mindestens 600 km umfassen. Die festgesetzte Gültigkeitsdauer wird hierdurch nicht verlängert."

Für den Fall, dass dem so combinirten Billete noch ein weiteres Billet ab der Vereinsgrenze angeschlossen werden soll, eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der combinirten Vereins-Rundreisebillete eintreten zu lassen, vermochte die Commission dagegen, weil ihr z. Z. ein Bedürfniss hierzu nicht nachgewiesen erschien, nicht zu befürworten. Sie lehnte deshalb auch (und zwar mit 8 gegen 6 Stimmen) z. Z. den weiter gestellten Antrag ab, dass bei Ueberschreitung eines Umfangs der Rundtour von 1 000 km für jede vollendeten weiteren 100 km die Gültigkeit um 5 Tage verlängert werde, sowie (mit gleichem Stimmenverhältniss) den Antrag, die Ausgabe der combinirbaren Billete auf das ganze Jahr auszudehnen.

Die Generalversammlung schloss sich durchaus auf erstatteten mündlichen Bericht der Königlichen Eisenbahndirection Köln (linksrheinische) den Anträgen der Commission an, indem sie mit grosser Majorität die Aenderung des cit. § 6 in der vorstehend angegebenen Weise beschloss. Auch der entstandene Zweifel darüber, ob das der Commission von der vorjährigen Generalversammlung ertheilte Mandat zur endgültigen Feststellung der Ausführungsvorschriften durch die erstmalige Ausgabe der letzteren als erloschen anzusehen sei, oder ob dasselbe fortdauere, dergestalt, dass die Commission ermächtigt sei, auch fernere Ergänzungen oder Abänderungen dieser Ausführungsvorschriften, mit verbindlicher Wirkung für alle Vereinsverwaltungen, vorzunehmen, welche sie als nothwendig oder als zweckmässig anerkannt hat, wurde nach dem Antrag der Commission dahin gelöst, dass ausdrücklich festgestellt wurde, dass der Commission jenes Mandat für die ganze Dauer der Vereinseinrichtung, also für die Dauer von drei Jahren, ertheilt worden sei.

Zu No. IV der Tagesordnung, betreffend den Antrag der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten auf Wiederaufhebung, eventuell Modificirung des in der letzten Generalversammlung gefassten Beschlusses, die Actiengesellschaft „Eureka" betreffend, war durch Beschluss der Wiener Generalversammlung die Entscheidung über die Frage der soliden Fundirung und Leistungsfähigkeit der Actiengesellschaft „Eureka", und wenn diese Frage bejahend beantwortet werden sollte, auch die nähere Festsetzung der Ausführungsvorschriften, der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur endgültigen Erledigung überwiesen worden.

In ihrer am 21. Juni cr. in Harzburg abgehaltenen Sitzung hatte sich die Commission mit der ersteren Frage specieller beschäftigt, es hatten sich jedoch Meinungsverschiedenheiten über die Tragweite des in Rede stehenden Generalversammlungs-Beschlusses ergeben, die im Schosse der Commission nicht ausgeglichen werden konnten.

Von einigen Seiten wurde nämlich die Ansicht vertreten, es sei bei der Beschlussfassung der Generalversammlung davon ausgegangen worden, die Actiengesellschaft „Eureka" werde sich in Berlin oder wenigstens innerhalb des, eine einheitliche Handelsgesetzgebung besitzenden Gebietes des Deutschen Reiches und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie constituiren; statt dessen habe sich die Gesellschaft in Belgien, d. h. in einem Lande gebildet, dessen Gesetzgebung nur unvollkommen bekannt sei. Es fehle somit an einer wesentlichen Vorbedingung für die Betheiligung des Vereins.

In Consequenz dieser Ausführungen war von dem Herrn Vertreter der Bayerischen Staatsbahn der formelle Antrag gestellt,

es sei der Generalversammlung zu empfehlen, aus dem angeführten Grunde die Betheiligung des Vereins abzulehnen, eventuell dieselbe davon abhängig zu machen, dass die Gesellschaft entweder in Deutschland oder in Oesterreich-Ungarn eine Filiale mit Domicil errichte.

Von einem anderen Theile der in der Harzburger Conferenz vertreten gewesenen Commissionsverwaltungen wurde zwar die Auffassung vertheidigt, das vorliegende Actenmaterial enthalte keine Unterstützung der Ansicht, die Beschlussfassung der Generalversammlung basire auf der Voraussetzung, dass die Actiengesellschaft in Deutschland oder in Oesterreich-Ungarn ihr Domicil haben müsse; eine solche Voraussetzung sei in dem betreffenden Beschlusse nicht ausgesprochen, derselbe dürfe deshalb auch nicht in der obigen einschränkenden Weise interpretirt werden.

Die Meinungen über die Tragweite des Wiener Generalversammlungs-Beschlusses waren in der Commission getheilt; nachdem aber inzwischen von der Actiengesellschaft „Eureka" die schriftliche Erklärung abgegeben worden war, dass sie bereit sei, eine Zweigniederlassung in Berlin zu gründen (die Errichtung einer Filiale in Wien ist, wie aus der Commission bemerkt wird, gleichfalls in Aussicht genommen worden), war die Commission der Ansicht, dass die Frage, welche Voraussetzungen dem betreffenden Generalversammlungs-Beschluss zu Grunde liegen, auf sich beruhen bleiben könne, und beschloss dieselbe gemäss dem Vorschlage des Herrn Vertreters der referirenden Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin, der Generalversammlung zu empfehlen, sie wolle den zu No. III der Tagesordnung der Wiener Generalversammlung gefassten Beschluss unter dem Vorbehalte bestätigen, dass die Actiengesellschaft entweder in Deutschland oder in Oesterreich-Ungarn oder in beiden Staatsgebieten eine Filiale mit Domicil errichte.

Die Generalversammlung nahm nach erfolgter neuerlicher Berichterstattung der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin diesen Antrag an, worauf Seitens des Vertreters der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahngesellschaft deren zu No. V der Tagesordnung gestellter Antrag auf Gewährung eines gleichen

Zugeständnisses, wie es Seitens des Vereins der Actiengesellschaft „Eureka" gemacht worden ist, an die Allgemeine Oesterreichische Transportgesellschaft zuzugestehen, zurückgezogen wurde.

Die combinirbaren Rundreise-Billets in Frankreich.

Auch auf den Französischen Eisenbahnen werden für einen Theil des Jahres combinirbare Rundreise-Billets ausgegeben, deren Einrichtung von der Deutschen in mancher Beziehung abweicht. Bei der Neuheit dieser Verkehrserleichterung, die noch in manchen Punkten verbesserungsfähig und — wie zahlreich geäusserte Wünsche darthun — sogar verbesserungsbedürftig ist, wird ein Vergleich beider Systeme nicht ohne Interesse sein.

Während in Deutschland gewiss zur grössten Bequemlichkeit des Publikums die Einrichtung gemeinsam von dem Verein der Eisenbahnverwaltungen ins Leben gerufen und dadurch die Möglichkeit zusammenhängender Reisen über das ganze Netz unter einheitlichen Bedingungen geschaffen ist, sind die Französischen grossen Eisenbahngesellschaften einzeln vorgegangen, so dass die Bedingungen für die einzelnen Verwaltungsbezirke nicht übereinstimmen. Die missliche Folge aber dieser Einseitigkeit aber besteht darin, dass der Reisende im Allgemeinen nur die Linien einer Gesellschaft benutzen kann, falls nicht etwa zwei Eisenbahnen für Reisen, die beide Bezirke berühren, sich geeinigt haben. Solche Vereinbarungen bestehen z. B. zwischen der Ostbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, wodurch denn für derartige Reisen Compromissbestimmungen in Gültigkeit sind, die von den für die einzelne Bahn geltenden abweichen.

Im Folgenden sind die Bestimmungen der Französischen Ostbahn denen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen gegenübergestellt, mehrfach auch die Bestimmungen aus dem Gemeinschaftsverkehr der Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn angeführt.

1. In Frankreich werden die combinirbaren Rundreise-Billets während der Zeit vom 15. Juli bis 15. October, also 3 Monate lang ausgegeben, in Deutschland vom 1. Mai bis 30. September, demnach einen Monat länger.

2. Während bei den Deutschen Eisenbahnen als niedrigstes Mass des Reiseweges 600 km vorgeschrieben sind, gewährt die Französische Bahn die Vergünstigung bereits bei 300 km (im gemeinschaftlichen Verkehre der Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bei 500 km).

3. In Bezug auf die doppelte Befahrung einzelner Strecken ist bekanntlich in Deutschland die Beschränkung auferlegt, dass bei einem Gesammtwege von 600 km nicht mehr als ein Viertel zweimal befahren werden darf*), andernfalls wird ein Billet nicht ausgegeben. Die Franzosen sind den Doppelreisen anders begegnet. Eine Grenze ist für sie nicht eingeführt, sondern es werden hier einfach die gewöhnlichen Tarifsätze erhoben und zwar ohne die Ermässigung eines Retourbillets. Ausgenommen sind die Doppelreisen auf Sackbahnen, welche als Rundtour gelten.

4. Die Gültigkeitsdauer der Billets, welche in Deutschland 35 Tage währt, beträgt in Frankreich für Reisen bis zu 1 500 km 30 Tage und für Reisen zwischen 1 500 und 2 000 km 45 Tage (im gemeinschaftlichen Verkehre der Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn für mehr als 3 000 km 60 Tage).

5. Die Preisermässigung, die in Deutschland übrigens auch jeder einzelnen Verwaltung überlassen ist, beträgt hier etwa 30 pCt. Bei der Französischen Ostbahn variirt sie zwischen 20 und 35 pCt., steigend nach den durchfahrenen Kilometern (im gemeinschaftlichen Verkehre der Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von 22 bis zu 55 pCt. für 5 000 km).

6. Es ist hier noch einer Einrichtung in Frankreich Erwähnung zu thun, durch welche für die Erhebung des Fahrpreises ein Zonentarif eingeführt wird. Während in Deutschland für jede Couponstrecke ein Preis ausgeworfen ist, werden in Frankreich nur die Kilometer aneinander gestossen und der Preis aus der betreffenden Zone ermittelt. Diese Zonen steigen von 300 bis 500 km mit 25 bis 30 km, von 500 bis 1 000 km mit 50 und von da ab mit je 100 km (im gemeinschaftlichen Verkehre der Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von 2 000 bis 5 000 km mit je 200). Dadurch sind die Preise immer nach ganzen Franken abgerundet, ausserdem wird die Geldaddition der einzelnen Couponstrecken vermieden; bei den meisten Deutschen Rundreise-Billets ist die Kilometeraddition ja auch erforderlich, um zu ermitteln, ob auch 600 km gefahren werden.

7. Gegenüber der Nichtbewilligung von Freigepäck auf den Deutschen Bahnen wird in Frankreich 30 kg auf ein volles, 20 kg auf ein Kinderbillet gewährt, wobei nur für jede Gepäckaufgabe 10 Cts. Einschreibegebühr zu erlegen sind. Der etwaige Ueberschuss über dieses Freigewicht wird nach dem gewöhnlichen Tarif berechnet.

8. Die für Kinder eintretende Ermässigung differirt nur in Bezug auf das Alter. An die Stelle der Deutschen 4 bis 10 Jahre alten Kinder treten hier 3- bis 7jährige.

9. Ganz erheblich übertreffen die Deutschen Eisenbahnen die Französischen Einrichtungen in der Schnelligkeit der Ausfertigung der Billets. Während bei uns die Vorherbestellung nur 4 Stunden vor Abgang des betreffenden Zuges verlangt wird, beanspruchen die Französischen Verwaltungen 5 Tage und zugleich 10 Frcs., die eventuell als Reugeld der Gesellschaft anheimfallen.

10. Die Fahrtunterbrechung, in Deutschland innerhalb jeder Couponstrecke nur einmal erlaubt, ist in Frankreich auf jeder Station statthaft.

Im Uebrigen sind die Einrichtungen in beiden Ländern dieselben.

Zur etwaigen Einführung für Deutschland dürfte von den Französischen Einrichtungen vorzugsweise die anderweitige Behandlung der doppelt befahrenen Strecken und vielleicht noch der Zonentarif, der allerdings einen gleichmässigen Einheitssatz des erniedrigten Fahrpreises bei allen Vereinsverwaltungen voraussetzt, in Erwägung zu ziehen sein. — dtw —

*) Es darf hier gleichzeitig auf eine Unklarheit in dieser Bestimmung hingewiesen werden, die wohl Jedem aufgestossen ist, der sich mit dem Combiniren eines Rundreise-Billets befasst hat. Die Reise zwischen einer grossen Anzahl von Orten kann auf zwei verschiedenen Routen zurückgelegt, z. B. kann für eine Reise von Köln nach Frankfurt a/M. sowohl die links- wie die rechtsrheinische Eisenbahn benutzt werden. Für beide Strecken ist aber derselbe Coupon benutzbar. Es fragt sich, gilt die Reise von Köln nach Frankfurt a/M. als doppelt befahrene Strecke oder als Rundtour? Neuerdings ist nachgelassen worden, dass solche Reisen nicht als Doppeltfahrt anzusehen sind. Man ist dadurch zu einer Concession an das Publikum gelangt, die wohl anfangs nicht beabsichtigt war, da jetzt der Reisende durch nichts gehindert ist, mit seinem einen Coupon im vorliegenden Falle beide Male etwa linksrheinisch zu fahren. Durch Auflegen zweier getrennter Coupons für derartige Strecken würde dies vermieden worden sein.

Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet.

IV. Die Ergebnisse der Statistik von 1883.

E. Bedürfnisse des Bauwesens.

Es wurden u. A. befördert:
Erde überhaupt 1 996 347 t, Schiefer 108 285½ t, gebrannte Steine 5 702 534½ t.

Der stärkste Versand nach den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (incl. der Seehäfen) fand statt:

an Kalk: 200 714½ t aus dem Regierungsbezirk Oppeln, 122 240 t aus Westfalen und 64 568 t aus dem Rheinischen Ruhrrevier;

an Schiefer: 25 875 t aus Thüringen, 9 324½ t aus der Rheinprovinz und 4 644 t aus der Provinz Hessen-Nassau etc.;

an gebrannten Steinen: 399 323 t aus Westfalen 260 263 t aus dem Rheinischen Ruhrrevier und 222 751½ t aus dem Regierungsbezirk Breslau;

Theer und Asphalt: 25 095 t aus Hannover etc., 10 376 t aus Berlin und 5 622 t aus Mannheim und Ludwigshafen.

Der stärkste Empfang von den anderen Deutschen Verkehrsbezirken (incl. der Seehäfen) fand statt:

an Erde: 274 354 t im Westfälischen Ruhrrevier, 237 846 t im Rheinischen Ruhrrevier und 59 834½ t in Berlin;

an Kalk: 80 174 t im Westfälischen Ruhrrevier, 60 680 t im Regierungsbezirk Breslau und 51 350 t in der Rheinprovinz (linksrheinisch);

an Schiefer: 24 984 t in Sachsen, 3 969 t in dem Rheinischen Ruhrrevier und 3 912½ t im Regierungsbezirk Oppeln;

an gebrannten Steinen: 411 914 t im Westfälischen Ruhrrevier, 233 068½ t in der Rheinprovinz (rechtsrheinisch) und 163 782½ t in Duisburg etc.

Der Verkehr zwischen den Deutschen Verkehrsbezirken (excl. der Seehäfen) mit dem Auslande (incl. der Seehäfen) war u. A. in der Ausfuhr:

Erde Versand nach dem Auslande 94 454½ t, Empfang der Seehäfen aus Deutschland 44 759 t; Schiefer Versand etc. 4 858½ t, Empfang etc. 668½ t; gebrannte Steine Versand etc. 139 400 t, Empfang etc. 223 105 t; Theer und Asphalt 18 630½ t, Empfang etc. 13 703 t.

Die Einfuhr nach Deutschland betrug:

	Empfang aus dem Auslande	Versand der See-hafen-Stationen nach Deutschland	Zusammen	Stärkster Empfang aus dem Auslande (Versand und Empfang der Deutschen Seehäfen ausgeschlossen)	
	t	t	t	t	nach
Cement	7068	42875	49943	4840	(Elsass)
				1382	(Rheinprovinz l. d. Rh.)
				293½	(Baden)
Erde	43531½	26768½	70300	12129½	(Lothringen)
				8357	(Rheinprovinz l. d. Rh.)
				5018½	(Westfälisches Ruhrrevier)
Kalk	26670	1802½	28472½	15802½	(Lothringen)
				4633	(Rheinprovinz l. d. Rh.)
				1848½	(Elsass)
Schiefer	7996	9666½	17662½	1322½	(Bayern)
				1279	(Lothringen)
				991	(Regierungsbezirk Oppeln)
Bearbeitete Steine	12101½	3586	15687½	1639	(Rheinprovinz l. d. Rh.)
				1500	(Rheinisches Ruhrrevier)
				1255	(Lothringen)
Gebrannte Steine	42999	94206½	137205½	10777½	(Lothringen)
				7197½	(Rheinprovinz l. d. Rh.)
				6889½	(Elsass)
Theer u. Asphalt	17339	21266½	38605½	4657½	(Elsass)
				4339½	(Mannheim u. Ludwigshafen)
				1427	(Baden)

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den Deutschen Seehäfen sowie über den stärksten Versand und Empfang der Verkehrsbezirke des Auslandes nach bezw. von den Deutschen Verkehrsbezirken giebt die nachstehende Uebersicht Aufschluss:

Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der Deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der Deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen	Der stärkste Versand nach den Deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt in den Auslands-Verkehrsbezirken		Der stärkste Empfang von den Deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt in den Auslands-Verkehrsbezirken	
t	t	t	t	t		t	
Cement:							
25½	3395½	60	3481	5097	(Frankreich)	12438½	(Polen)
				1340	(Holland)	12082½	(Galizien etc.)
				323½	(Schweiz)	8788½	(Schweiz)
Erde:							
3667½	3825	690½	8183	20311½	(Belgien)	21739	(Belgien)
				10946	(Frankreich)	19088	(Oesterr.)
				4377	(Luxemb.)	14329	(Frankreich)
Kalk:							
2657	—	111½	2768½	16855½	(Belgien)	29387	(Oesterr.)
				3028½	(Frankreich)	1637½	(Holland)
				2909	(Luxemb.)	690	(Frankreich)
Schiefer:							
1998½	1008	195½	3202	3534	(Frankreich)	3256	(Böhmen)
				2895½	(Belgien)	1753	(Oesterr.)
				1002½	(Oesterr.)	230½	(Holland)
Gebrannte Steine:							
3640	5095	1119	9854	15964½	(Belgien)	28436	(Frankreich)
				8845	(Luxemb.)	20239	(Polen)
				7941	(Frankreich)	20050	(Oesterr.)
Theer und Asphalt:							
810½	1587	294	2691½	7688	(Schweiz)	11540	(Frankreich)
				2527	(Frankreich)	2921	(Belgien)
				2040	(Belgien)	1753	(Polen)

Canal oder Eisenbahn.

(Schluss aus No. 58.)

Aus einem im Westfälischen Bezirksverein Deutscher Ingenieure zu Dortmund gehaltenen Vortrage entnehmen wir, dass die Transportkosten eines Doppelladers (200 Ctr.) Kohlen aus dem Kohlenrevier nach Emden auf dem Canal 34,40 ℳ betragen würden, wobei eine Verzinsung des Anlagecapitals nicht vorgesehen, doch angenommen ist, dass die Schiffe leer zurückgehen. Darnach würden 300 Ctr. kosten 51,60 ℳ.

In einem späteren Artikel der Rheinisch-Westfälischen Zeitung wird angegeben, dass nach Bellingrath der Canaltransport pro Centner und Meile 0,25 ₰ betrage, also für 300 Ctr. Kilometer

$$\frac{0,25 \times 300}{7,4} = 10,13 ₰,$$

daher auf 240 km 24,31 ℳ.

Unter derselben Annahme wie beim Eisenbahntransport, dass das Schiff leer zurückgeht, kosten

300 Ctr. = 48,62 ℳ.

Die Gegenüberstellung der Kosten des Transports eines Wagens mit 300 Ctr. Ladung von Dortmund nach Emden auf der Eisenbahn und auf dem Canal ergiebt folgendes Resultat:

auf der Eisenbahn	auf dem Canal
mit 4 pCt. Verzinsung des Anlagecapitals 32,74 ℳ	ohne Verzinsung des Anlagecapitals 51,60 ℳ

Herr Tellkampf, Director der Altona-Kieler Eisenbahn, sagt in einem Aufsatz (in No. 77 vom 3. October 1883 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen): „Demnach können frequente Bahnen in ihren Tarifen für Rohproducte noch unter 0,4 ₰ pro Centner und Meile herabgehen“.

Legen wir deshalb 0,4 ₰ zu Grunde, so würden 300 Ctr. von Dortmund nach Emden kosten

$$\frac{300 \times 0,4 \times 240}{7,42} = 38,67 ℳ$$

Aus unserer Zusammenstellung geht aber hervor, dass 300 Ctr. unter den gemachten Annahmen auf 240 km 32,74 ℳ und bei Rückfracht von ca. 50 pCt. der Hinfracht nur ca. 24 ℳ kosten, es würde daher die Fracht pro Centnermeile betragen

$$\frac{24 \times 0,4}{38,67} = \text{ca. } 0,25 ₰$$

Es kann nur nochmals hier erwähnt werden, dass eine derartige Eisenbahn, wie sie in Vorstehendem skizzirt ist, unter den günstigsten Verhältnissen arbeitet. Sie hat den einfachsten Apparat zum Betrieb nöthig, fährt blos vollbelastete Züge mit kleiner Geschwindigkeit und die Unterhaltungskosten der Linie und des Fahrmaterials sind ein Minimum.

Nachdem somit dargelegt ist, dass eine solche Bahn billiger als ein Canal transportiren kann, wollen wir versuchen, die anderen Verhältnisse zwischen beiden Wegen einander gegenüberzustellen:

1. Leistungsfähigkeit.

Der Canal soll eine Tiefe von 2 m erhalten, die Schiffe würden deshalb 1,75 m Tiefgang bekommen können und ihre Ladungsfähigkeit würde bei dem Verhältniss 1 : 4 : 30 ca. 500 t sein. Nehmen wir an, es können pro Tag 24 Schiffe d. h. je 12 nach jeder Richtung durch die Schleusen gehen, so würden auf dem Canal im Jahr — zu 250 Betriebstagen gerechnet:

$$250 \times 12 \times 500 = 1\,500\,000 \text{ t}$$

nach einer Richtung transportirt werden können. Die Eisenbahn würde bei täglich 6 Zügen annähernd dasselbe leisten und darf hier nicht übersehen werden, dass Dortmund 65 Meter über dem Meere liegt, die Belastungen daher bergab und die leeren Wagen bergauf gefördert werden.

2. Zuverlässigkeit des Transports.

Schon bei der Anlage des Canals hat sich für das Project die Beängstigung herausgebildet, es möge der Canal bei trockener Witterung nicht Wasser genug haben und ist deshalb eine 500pferdige Maschinenkraft vorgesehen worden, um aus der Lippe Wasser in den Canal zu pumpen. Wir möchten ferner auf den Umstand ganz besonders aufmerksam machen, dass Unterbrechungen des Canaltransports durch Frost oder Defect einer Schleuse länger andauern können und in Folge dessen grosse Magazine mit all' ihren Schattenseiten absolut nöthig sind; dass Kohlen durch Aus- und Einladen nicht gewinnen, und ganz bedeutende Kosten für den Versender entstehen, dürfte unzweifelhaft sein.

3. Möglichkeit an jeder Stelle zu verladen.

Eine solche Möglichkeit ist allerdings beim Canal vorhanden, obgleich eine solche Manipulation sich nicht so leicht arrangiren lässt, als es für den ersten Augenblick den Anschein hat. Nehmen wir z. B. an, es habe ein Oeconom 400 Ctr. Zuckerrüben zu verfrachten an einem Platze, welcher 30 km von einem Orte entfernt ist, an welchem grössere Quantitäten verladen werden.

Es wird in diesem Falle seine Schwierigkeit haben, ein Schiff, das doch immer eine viel grössere Ladefähigkeit hat, zu bekommen, um die kleine Quantität verladen zu können.

Viel günstiger liegt die Sache bei der Eisenbahn. Gesetzt, der Platz, an welchem die Rüben verladen werden sollen, liege zwischen zwei Nebengleisen A und B. In diesem Falle hat der Oeconom nichts weiter zu thun, als einem der Wärter bei A oder B mitzutheilen, dass er an dem und dem Platze morgen verladen will. Von dem Wärter wird dies Verlangen per Telegraph oder

Telephon der nächsten nach Emden zu liegenden Station mitgetheilt, welche dann dem entsprechenden Zuge am nächsten Tage Ordre giebt, 2 Wagen an dem betr. Platze abzuhängen. Die Wagen werden verladen und von dem folgenden Zuge vor sich her in das nächste Nebengleise geschoben, von wo sie dann dem Zuge hinten angehängt werden. Eine solche Manipulation hat nicht den geringsten Anstand, wenn man bedenkt, dass die Züge mit max. 15 km Geschwindigkeit fahren; es unterliegt auch keiner Schwierigkeit, bei grösseren Parthien, welche nicht wohl zwischen 2 Zügen verladen werden können, die Verladung bei Nacht vorzunehmen.

4. Vortheile für die Landwirthschaft.

Abgesehen von dem Vortheile, welche unter 3. besprochen ist, wird von den Canalfreunden hervorgehoben, dass der Canal auch für Be- und Entwässerung grosse Vortheile bringen wird. Diese Vortheile erscheinen uns aber sehr problematisch und glauben wir, dass für einige Millionen sicher ein ganz anderer Gewinn durch Anlage eines entsprechenden Canalnetzes zu erreichen sein dürfte, als durch den grossen Canal, welcher ohne letzteres Canalnetz für Be- und Entwässerung kaum einen Werth haben dürfte. Zum Schlusse möchten wir noch auf

5. Die Communication zwischen den beiden Ufern des Canals

aufmerksam machen. Welche colossalen Brückenbauten wird es im flachen Lande erfordern, Uebergänge 4⅓—5 m über dem Wasserspiegel auf eine Breite von ca. 34 m herzustellen mit ihren langen Entwickelungen beiderseits behufs der Auffahrten. Werden diese Auffahrten nicht mit wenig Steigung angelegt, so ist der Transport schwerer Frachtwagen ohne Vorspann nicht zu bewältigen. Wie ganz anders und einfach ist dieses bei einer Eisenbahn, welche Uebergänge an jeder beliebigen Stelle zulässt und im flachen Lande ohne besonderes Kunstwerk und ohne Rampen, wie sie beim Canal nöthig sind.

Auf Grund dieser Berechnungen und Erwägungen spricht Herr Reimherr den Wunsch aus: Die Königliche Regierung wolle statt der Canäle Schleppbahnen bauen und zwar: Westfälisches Kohlenrevier-Emden-Bremen-Hamburg mit Abzweigung nach Hannover-Magdeburg-Berlin.

Die Locomotiv-Feuerbüchse für Rauchverzehrung und Brennstoff-Erparniss

mit besonderer Berücksichtigung des Systems Nepilly.

Beobachtungen, gesammelt von **Johann Pechar**, Director der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.

„Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen" 1884, Band XIV, Heft 10, 11 und 12 haben unter obigem Titel eine Abhandlung gebracht, welche soeben auch im Separatabdruck bei Spielhagen & Schurich in Wien erschienen ist und uns vorliegt. Der Verfasser hat es sich zur Aufgabe gemacht, die den oben gedachten Zweck verfolgenden Feuerbüchs-Einrichtungen in England, Amerika, Frankreich, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Schweiz, Schweden und Norwegen von den ersten Anfängen bis zu ihrer gegenwärtigen Entwickelung zu verfolgen, zu beschreiben und schliesslich die vom Königlichen Maschineninspector Paul Nepilly in Saarbrücken construirte Feuerungsanlage sowohl in ihrer technischen Zusammensetzung und Function, als auch in ihren überraschenden öconomischen Erfolgen ausführlich zu behandeln.

Die Wichtigkeit, welche der Lösung des Problems der Rauchverzehrung, der vollständigen Ausnutzung des Brennstoffes und der Verminderung der Zugförderungskosten im Ressort der Eisenbahnverwaltung beigemessen werden muss, veranlasst uns, diese interessante, zu namhaften öconomischen Erfolgen voraussichtlich den Anstoss gebende Arbeit in unserem Blatte zu reproduciren; wir glauben jedoch dem Zwecke hinreichend zu dienen, wenn wir sowohl die Beschreibung der in den oben genannten Ländern bestandenen und noch bestehenden Feuerbüchs-Systeme, als auch die Abhandlung über die Nepilly'sche Feuerungsanlage blos im Auszuge zum Abdruck bringen, und es den für die Einzelheiten dieser Sache sich besonders Interessirenden überlassen, sich aus der Broschüre selbst des Näheren zu informiren. Wir lassen nun den Auszug aus der Broschüre folgen:

Schon auf der Pariser Weltausstellung im Jahre 1878 hatte der Verfasser die verschiedenen, namentlich die Rauchverzehrung bezweckenden Constructionen der Feuerbüchsen einem eingehenden Studium unterzogen. Die Ergebnisse des letzteren hat derselbe bei der seiner Leitung anvertrauten K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn insofern verwerthet, als unter Anwendung des Patentrostes von Henzel, des Planrostes von R. Ludwig und des Würfelrostes, System Goetjes und Schulze, zu immer kleinkörnigeren, daher billigeren Kohlen (zuletzt Nusskohle Sorte I in Stücken von 15—30 mm Grösse) als Heizmaterial für die Locomotiven herabgegangen wurde.

Auf diese Weise gelang es, die Heizkosten im Jahre 1880 bei einer Leistung von 99,635 Millionen Brutto-Tonnenkilometer auf 34 681 fl. Oe. W., daher gegen das Jahr 1877, trotzdem die Leistung eine erhöhte gewesen, auf 57,6 pCt. der Heizkosten herabzumindern.

Nunmehr lernte der Verfasser die patentirte Feuerungsanlage von Paul Nepilly kennen, welche gar die Möglichkeit einer Verwendung von Kohlenstaub bei gleichzeitiger Rauchverzehrung und Erhöhung des Heizeffectes in Aussicht stellte. Diese Feuerungsanlage adoptirte den bereits bei den Englischen Locomotiven allgemein angewendeten und erprobten Feuerschirm aus Chamotteziegeln, charakterisirt sich aber durch den ihr eigenthümlichen Stehrost und einen Klapprost. Die zahlreichen und umfassenden Versuche, die im Sommer 1881 auf mehreren mit dieser Feuerungsanlage versehenen Locomotiven vorgenommen wurden, hatten mit Beziehung auf den Gebrauch von Kleinkohle und Kohlenstaub (Böhmischer Braunkohle) als Heizmaterial, sowie mit Rücksicht auf die Rauchverzehrung und den Heizeffect ein so günstiges und für den Kostenpunkt der Locomotivheizung so vortheilhaftes Resultat — es wurde nämlich bei einer durchschnittlichen Mehrverdampfung von Wasser von 32 pCt. eine Ersparniss an Heizkosten von durchschnittlich 22 pCt. erzielt, — dass die K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn sich entschloss, ihren gesammten Locomotivpark mit dieser Feuerungsanlage zu versehen.

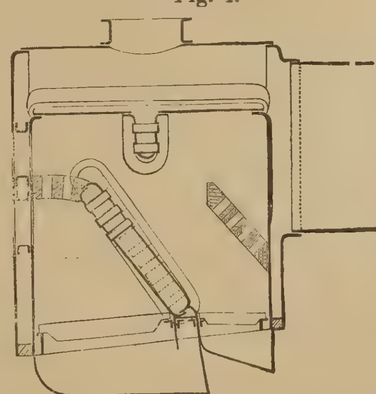
In jene Zeit, in der sich der Verfasser mit der Nepilly-schen Feuerung beschäftigte, fiel die elektrische Ausstellung in Paris und jene der rauchverzehrenden Apparate in London. Der Verfasser hat beide Ausstellungen besucht und bei dieser Gelegenheit die Locomotiv-Feuerungsanlagen der Französischen, Belgischen und Englischen Bahnen an Ort und Stelle auf das Eingehendste studirt. Derselbe hielt es nun für eine dankbare Aufgabe, das Material, das sich auf die verschiedenen Apparate zur Rauchverzehrung und Brennstofferparniss bezieht, die in Gebrauch gestanden und durch andere, ihrem Zwecke noch mehr entsprechende Constructionen verdrängt wurden, zu sammeln und zu bearbeiten. Gleichzeitig beabsichtigte er aber auch, die Vortheile der bei der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn bereits dauernd eingeführten Nepilly'schen Feuerung gegenüber anderen älteren und neueren Systemen in's richtige Licht zu stellen.

I. England.

System Mc. Connell, 1853, veraltet. Die Anlage besteht aus einer durch die Verlängerung in den Kesselcylinder bedeutend vergrösserten Feuerbüchse mit entsprechendem Roste, in deren Vordertheil und in deren Seiten sich Zuleitungsröhren für die atmosphärische Luft befinden.

System Beattie, 1855, in Verwendung bei der London und South Western Bahn (Fig. 1).

Fig. 1.



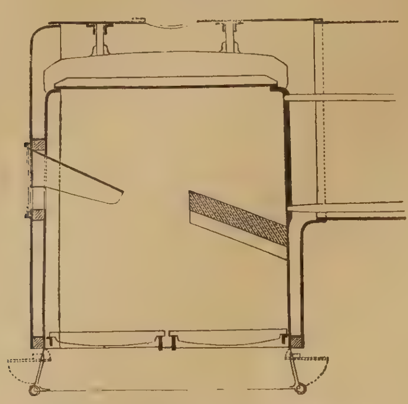
Verbessertes System Beattie, 1883. London & South Western Eisenbahn.

Die Construction besteht aus einem entsprechend grossen Rost und einer bis in den Kesselcylinder verlängerten Feuerbüchse, welche in einer Feuerkammer endet. Die Feuerbüchse ist durch eine herabhängende Zwischenwand querüber getheilt. Beide Theile der Feuerbüchse haben Feuerschirme aus feuerfesten Steinen. Ebenso ist in der Feuerkammer ein Feuerschirm aus durchbrochenen Ziegeln in entsprechender Entfernung von den Siederohren frei gewölbt.

Es sind gegenwärtig bei der London and South Western Railway noch mehrere Locomotiven mit dieser Feuerung ausgerüstet, jedoch wurden unter Beibehaltung des Systems verschiedene Einzelheiten dem practischen Bedürfnisse entsprechend geändert, wie Fig. 1 darstellt. Die in den Kesselkörper hineinverlängerte Feuerkammer wurde cassirt, und der Kessel mit den Siederöhren reicht bis zum Vorfeuer. Vor der Siederohrwand ist statt des Wassersieders wie bei allen neueren Constructionen ein Feuerschirm aus Chamottesteinen aufgemauert. Ferner ist der von der Siederohrwand gegen die Feuerthür zu abwärts geneigte Rost in einen horizontalen verwandelt.

Neuestens ist bei der London and South Western Railway für die neugebauten Eilzugs-Locomotiven das in Fig. 2 dargestellte System adoptirt worden.

Fig. 2.

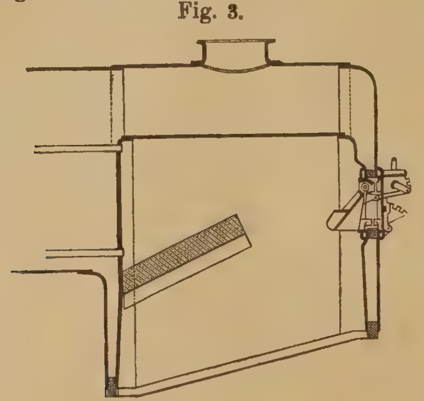


London & South Western Eisenbahn.
Neue Eilzugs-Maschinen, 1883.

Bei der Lancashire & Yorkshire Railway ist gegenwärtig die in Fig. 3 und 4 abgebildete Feuerungsanlage in Verwendung. Dieselbe besteht aus einem feuerfesten Feuerschirm vor der Siederohrwand, einem schief geneigten Rost und einer Lufteinströmungsvorrichtung in der Feuerthür selbst, welche im Innern mit einem schaufelartigen Schirm zum Ablenken der Luft auf die Feuerfläche versehen ist.

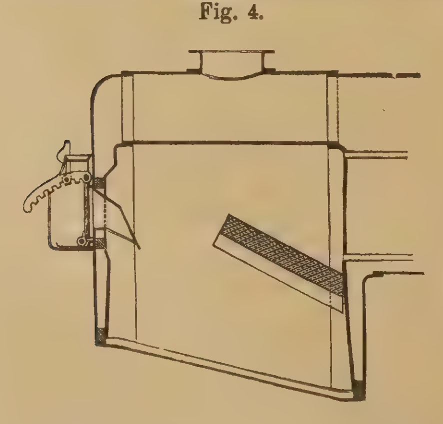
Gewöhnlich wird der Luftschirm (Fig. 4) anderen Constructionen vorgezogen.

Fig. 3.



Lancashire & Yorkshire Eisenbahn, 1883.

Fig. 4.



Lancashire & Yorkshire Eisenbahn, 1883.

System Daniel Kinnear Clark, 1857—1859, gegenwärtig bei der Great North of Scotland Bahn in Verwendung.

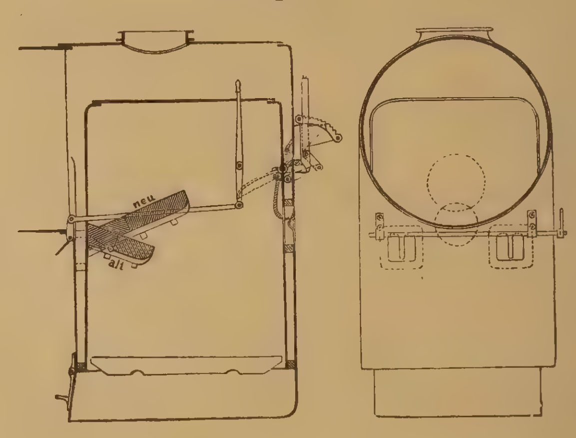
Die Luft wird durch Oeffnungen in den Feuerbüchswänden eingeführt. Diese Oeffnungen werden durch kupferne Rohrstutzen hergestellt, welche wie die Stehbolzen in die Wände eingeschraubt werden; die Rohrstutzen haben 3″ = 76 mm äusseren und $2^5/_8$″ = 66,7 mm inneren Durchmesser, sowie $^3/_{16}$″ = 4,8 mm Wandstärke. Die Zahl der Röhren richtet sich nach den Dimensionen der Feuerbüchse; es befinden sich z. B. 7 Röhren in der Vorder- und Hinterwand. In diese Lufteinströmungsröhren münden verschliessbare Oeffnungen der Dampfleitung, so dass, wenn der Regulator geschlossen wird, z. B. beim Einfahren in die Station und beim Stillstande der Locomotive, behufs Forcirung der Lufteinströmung in die Lufteinströmungsröhren Dampfstrahlen von je $^1/_{16}$″ = 1,6 mm Stärke eingelassen werden, der Dampf sich mit der Luft und den Gasen vermischt und das Rauchen der Maschine verhindert wird.

System Ramsbottom, 1858. (Fig. 5.) Gegenwärtig mit einigen in den Zeichnungen ersichtlichen Aenderungen bei der London and North Western Railway eingeführt.

In eine gewöhnliche Feuerbüchse mit horizontalem Roste (für die Feuerung mit Förderkohle berechnet) ist ein unterhalb der Siederohre beginnendes, in der Richtung gegen den oberen Rand der Feuerthür bis in die Mitte der Feuerbüchse geführtes Chamottegewölbe eingebaut.

Die Luft strömt unterhalb der Siederohrwand durch zwei 7 □″ = 45 qcm grosse Oeffnungen unter dem Feuerschirme in die Feuerbüchse ein. Ursprünglich wurde diese Construction im Jahre 1858 bei der London and North Western Railway mit nach abwärts geneigtem Feuerschirme eingeführt; später wurde der Feuerschirm aufwärts gerichtet (Fig. 5), wie aus der Zeichnung durch die Worte: „alt, neu“ ersichtlich ist. Die Luftzuströmung durch die quadratischen Oeffnungen wird mittelst Schiebers regulirt. Der Apparat bezweckt nur die Rauchverzehrung.

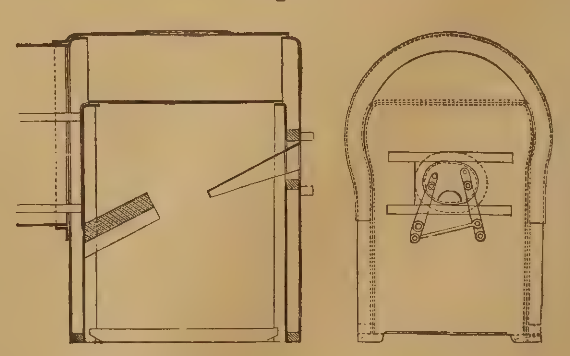
Fig. 5.



Verbessertes System Ramsbottom, 1883. London & North Western Eisenbahn.

Bei der Furness Railway ist die in Fig. 6 abgebildete Feuerungsanlage in Verwendung. Dieselbe besitzt einen horizontalen Rost, ein unterhalb der Siederohrwand beginnendes Gewölbe aus feuerfesten Ziegeln und an der Feuerthür eine nach abwärts geneigte Platte (Schaufel, Luftschirm), um die Luft auf das Feuermaterial zu leiten. Nach den Mittheilungen der massgebenden Organe der Furness Railway ist diese Construction die im Allgemeinen am meisten im Gebrauche stehende und scheint allen Anforderungen zu entsprechen. Ueberdies gewährt sie den Vortheil, dass sich die Luftablenkungsplatte an der Feuerthür leicht auswechseln lässt.

Fig. 6.



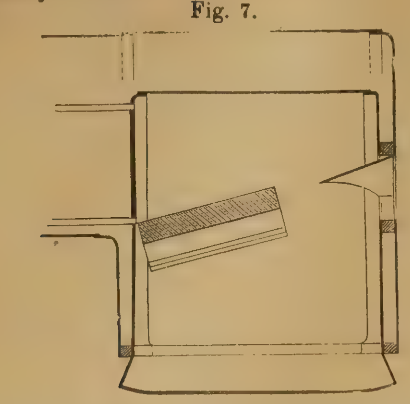
Furness Eisenbahn, 1883.

System Dewrance, 1845. Die Feuerbüchse ist durch eine vertikale und quer situirte Zwischenwand mit Wassercirculation in zwei Theile getrennt, und zwar in einen vordern Raum mit gewöhnlichem Roste und einen hinteren, grösseren, der zur Aufnahme der erwärmten Luft bestimmt ist. Die Communication beider Räume wird durch Röhren in der Wasserwand hergestellt. Vor den Siederohren befindet sich ein geneigter Schirm.

Bei der London, Tilbury und Southend Eisenbahn ist seit 1881 eine Construction (Fig. 7) in Verwendung, welche

auf demselben Principe, wie jene bei der London and South Western Railway beruht.

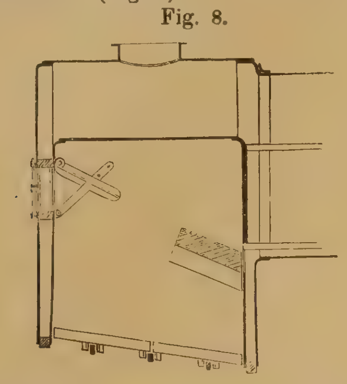
Fig. 7.



London Tilbury & Southend Eisenbahn, 1883.

Dasselbe gilt von der Construction Kiston & Co. für Personenzugs-Locomotiven (Fig. 8).

Fig. 8.



Construction Kiston & Co. Personenzugs-Locomotive, Pariser Ausstellung 1867.

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen und alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Zu dem erstgenannten Verzeichniss ist der XI. Nachtrag, zu dem letzteren der VI. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction herausgegeben worden.

Verzeichniss gleichnamiger oder ähnlich lautender Stationen. Zu diesem Verzeichniss ist der I. Nachtrag erschienen und von der geschäftsführenden Direction vertheilt worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3836 vom 21. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 4209 vom 19. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu dem I. Nachtrag zu dem Verzeichniss gleichnamiger oder ähnlich lautender Stationen) (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 4313 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für die Prüfung des Manuscripts der Schienenstatistik. (Begleitschreiben zu dem Protocoll der am 12. v. Mts. in Berlin abgehaltenen Commissionssitzung) (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 4341 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu dem XI. Nachtrag zu dem Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen und zu dem VI. Nachtrag zu dem alphabetischen Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen) (abgesandt am 29. v. Mts.).

Verein Deutscher Ingenieure.

Der Verein Deutscher Ingenieure, mit seinen über 5 100 Mitgliedern und 29 Bezirksvereinen eine der bedeutendsten Vereinigungen auf technischem Gebiete, hält seine XXV. Hauptversammlung in diesem Jahr in Mannheim in den Tagen vom 1. bis 3. September ab. Dank dem Entgegenkommen der dortigen Behörden und grossen industriellen Werke wird den Theilnehmern Gelegenheit geboten werden, die bedeutenden öffentlichen Anlagen (Hafen, Wasserwerk etc.) und die mächtig emporblühende Industrie von Mannheim und seiner Umgebung aus eigener Anschauung kennen zu lernen.

Von den in den Sitzungen zu verhandelnden Gegenständen sind als allgemein interessant die Berichte der vom Verein eingesetzten Commissionen zu erwähnen, welchen folgende Aufgaben gegeben waren:

1. Prüfung der Industrieschutz-Gesetze (Patent-, Muster- und Markenschutz-Gesetze.)
2. Stellung von Preisaufgaben.
3. Untersuchungen an Dampfkesseln und Dampfmaschinen.
4. Die praktische Ausbildung der Maschinentechniker.

An Vorträgen sind bis jetzt die folgenden zugesagt:

Herr Prof. Dr. Engler: Ueber den heutigen Stand der Theerfarbenindustrie.

Herr Ingenieur O. Smreker: Ueber eine neue Methode zur directen Messung von Geschwindigkeiten.

Herr Prof. G. Herrmann: Ueber die graphische Behandlung der mechanischen Wärmetheorie.

Herr Ingenieur C. Fehlert: Ueber die Bedeutung der Patentschriften und Patentansprüche, unter Berücksichtigung bisher bekannt gewordener gerichtlicher und patentamtlicher Entscheidungen.

Herr L. Post: Ueber die Industrie von Mannheim und Umgebung.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Wien-Pressburger Viehmarkt.

Der Wien-Pressburger Viehmarkt, welchem man bei seiner Errichtung jede längere Lebensdauer absprechen zu können vermeinte, prosperirt trotz aller unternommenen gegentheiligen Bestrebungen. Die Galizischen Bahnen haben für den Verkehr nach Wien ab 1. Juli 1884 bedeutende Ermässigungen zugestanden, indem sie einen Tarif zur Einführung brachten, welchem der Einheitssatz von 0,7 kr. pro Quadratmeter Ladefläche und 1 Kilometer zu Grunde gelegt wurde. Hierauf antworteten die Ungarischen Bahnen mit einem sofort zu Stande gekommenen Tarife von nur 0,5 kr. ab Landesgrenze bei Lupkow bis Pressburg, welcher sich jedoch nur für gewisse nahe der Landesgrenze gelegenen Stationen Galiziens als ausreichend erwiesen hat, während beispielsweise alle über Chyrow hinausgelegenen Stationen noch immer billiger nach Wien als nach Pressburg zu stehen kommen. Die Ursache dieser Erscheinung liegt in dem Umstande, dass die Galizischen Bahnen den Ungarischen die Gewährung der für Wien eingerechneten Grundtaxen von 0,7 kr. verweigern und für Pressburg den höheren Satz von 0,88, ja sogar von 1,03 kr. beanspruchen. Die Ungarischen Bahnen sehen sich nun bemüssigt, den ohnedies nahe den Selbstkosten kommenden Satz von 0,5 kr. noch weiter zu unterbieten, wenn sie Erfolge erzielen und das Galizische Vieh nach Pressburg eben so billig stellen wollen, als dasselbe nach Wien via Krakau zu stehen kommt.

Es ist vorläufig noch gar nicht abzusehen, wie der Streit, welcher ursprünglich nur zwischen beiden Regierungen bestanden hat, und welcher jetzt zu einem Kampfe zwischen den Bahnrouten beider Reichshälften geworden ist, enden wird.

Aber ein anderes interessantes Moment ist es, welches aus der ganzen Minuendolicitation der Transportkosten hervorgeht, nämlich die Thatsache, dass trotz der um mehr als 30 pCt. erfolgten Ermässigung der Tarife das Fleisch am Wiener Markte nicht um einen Kreuzer billiger geworden, sondern sogar im Preise gestiegen ist. Bedarf es noch eines drastischeren Beweises, um die Einflusslosigkeit der Höhe der Eisenbahntarife auf die Fleischpreise zu illustriren?

Die General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen und die General-Direction der Oesterreichischen Staatseisenbahnen.

Ueber das Verhältniss dieser beiden Stellen ist folgender vom 15. d. M. datirter Erlass des Handelsministeriums im Reichsgesetzblatt publicirt worden:

In Ausführung des § 9 der mit Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884 kundgemachten Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern werden in Absicht auf die Regelung der Beziehungen der K. K. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zur K. K. General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen die nachstehenden Anordnungen getroffen.

§ 1. Aus dem mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875 normirten Wirkungskreise der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen entfallen in den dienstlichen Beziehungen derselben zur General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen alle Amtshandlungen und Agenden, welche nicht ausdrücklich in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 oder in anderen Gesetzen der General-Inspection auch gegenüber den Staatseisenbahnen vorbehalten sind und gemäss § 8 der oberwähnten Organisation mit der Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes nicht im Zusammenhange stehen. Insbesondere findet eine Prüfung und Ueberwachung der ökonomischen Gebahrung der General-Direction durch die General-Inspection nicht statt.

§ 2. Der General-Inspection obliegt nach Massgabe des § 8 der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung auch fernerhin: a) die Aufsicht über die Erhaltung der Bahnlinien sammt Zugehör; b) die Aufsicht über die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel; c) die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Signal- und des Transportwesens und d) die Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung.

§ 3. Die General-Direction ist befugt, sofern nicht im einzelnen Falle die Entscheidung des Handelsministers einzuholen ist (§ 16 der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung), die bisher in Bezug auf die Bau-Ausführung nach den bestehenden Vorschriften, insbesondere den Verordnungen vom 25. Januar 1879 und vom 29. Mai 1880 dem Handelsministerium, beziehungsweise der General-Inspection vorbehaltenen Angelegenheiten im Namen des Handelsministers zu entscheiden, die Einleitung und Vornahme der diesfalls vorgeschriebenen Commissionen zu veranlassen und die Ausführung der Bau-Arbeiten sowohl auf den im Baue befindlichen als auch auf den im Betriebe stehenden Linien zu überwachen. Bei den bezüglichen Commissionen hat jedoch nach wie vor ein Vertreter der General-Inspection zu interveniren, und sind deshalb vor der Abhaltung der betreffenden Commission die bezüglichen Acten und Projectspläne durch einen Zeitraum von vierzehn Tagen zur Einsicht der General-Inspection bereitzuhalten. Die General-Direction wird die Pläne von Herstellungen, welchen eine neue Constructionsart oder ein neues System zu Grunde liegt, der General-Inspection zur Begutachtung übermitteln und derselben zur Evidenzhaltung der Bahneinrichtungen der Oesterreichischen Eisenbahnen von den Ausführungsplänen der Stations- und Gleiseanlagen, sowie der sonstigen Betriebsanlagen neuer Bahnlinien je eine Copie für das Archiv zur Verfügung stellen. Die im Archive der General-Inspection bereits vorhandenen Pläne von solchen Anlagen sind durch die General-Direction im ersten Monate jeden Jahres durch Einzeichnung der im Laufe des Vorjahres erfolgten Aenderungen in Uebereinstimmung mit dem factischen Bestande zu bringen. Die General-Direction ist ferner ermächtigt, beim commerziellen und technischen Betriebe nach Massgabe der obwaltenden Verhältnisse und eventuell nach eingeholter Genehmigung des Handelsministers alle jene Ausnahmen und Erleichterungen einzuführen, beziehungsweise zu gewähren, rücksichtlich welcher in den bestehenden Vorschriften, und zwar insbesondere im Eisenbahn-Betriebsreglement vom 10. Juni 1874, in den Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe (Handelsministerial-Erlass vom 18. October 1876), in der Verordnung des Handelsministeriums vom 12. März 1879, betreffend die Veröffentlichung von Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre auf Eisenbahnen, in der Verordnung des Handelsministeriums vom 31. December 1879, womit die vorerwähnte Verordnung vom 12. März 1879 abgeändert wird, dann in den Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Handelsministerial-Erlass vom 1. August 1883) u. s. w. dem Handelsministerium, beziehungsweise der General-Inspection die Entscheidung vorbehalten ist; die General-Direction hat jedoch, sofern keine andere Bestimmung getroffen ist, in jedem einzelnen Falle von den bezüglichen Anordnungen der General-Inspection im kurzen Wege Mittheilung zu machen. Ebenso sind die nach vorherigem Einvernehmen mit der Postverwaltung festgestellten Fahrordnungen, die Tarife für den Personen- und Güterverkehr sammt den einschlägigen Kundmachungen und Nachträgen, die Dienstbefehle, welche tarifarische Anordnungen enthalten, dann die Gewährung von Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre, welche nicht zur Veröffentlichung gelangen und an welchen auch Privat-Eisenbahngesellschaften betheiligt sind, rechtzeitig der General-Inspection mitzutheilen. Desgleichen sind der General-Inspection die Vereinbarungen mit in- oder ausländischen Bahnverwaltungen, welche über Instradirungen, Verkehrstheilungen oder tarifarische Angelegenheiten im Allgemeinen getroffen werden, dann die Antheilstabellen, sowie alle jene Refactien, welche nur die Staatsbahnlinien betreffen und nach der von der General-Direction getroffenen Entscheidung nicht zur Publication gelangen, bekanntzugeben.

§ 4. Alle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, welche nach einheitlichen Vorschriften für sämmtliche Oesterreichischen Eisenbahnen zu regeln sind, werden im Handelsministerium, beziehungsweise von der General-Inspection behandelt; jedoch ist in solchen Fällen vorher die Aeusserung der General-Direction einzuholen.

§ 5. Die vorstehenden Bestimmungen treten mit 1. August 1884 in Wirksamkeit. Pino.

Eisenbahn von Spielfeld nach Radkersburg.

Das „Reichsgesetzblatt" veröffentlicht die Concessionsurkunde für diese Locomotiv-Eisenbahn vom 2. Juni d. Js. Concessionärin ist die Südbahngesellschaft. Die neue Linie ist als normalspurige Localbahn auszuführen und der Bau bis längstens 1. Juli 1885 zu vollenden. Die Trace geht von der Südbahnstation Spielfeld über Mureck nach Radkersburg. Als Begünstigung ist ausser der üblichen Befreiung von Stempeln und Gebühren die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer auf dreissig Jahre gewährt. Falls die Südbahngesellschaft für die neue Localbahn Actien und Prioritätsobligationen ausgeben sollte, unterliegt sowohl der Nominalbetrag, als auch das Formular der auszugebenden Titres der Genehmigung der Staatsverwaltung. Die Dauer der Concession reicht bis zum 31. December 1968. Der Staat behält sich das Recht vor, die Bahn jederzeit gegen eine Baarentschädigung einzulösen. Die Ziffer des effectiven Anlagecapitals unterliegt gleichfalls der Genehmigung der Regierung. Die Länge der Strecke beträgt 31 km.

Die Eisenbahnlinie Wien-Tulln.

Das Handelsministerium hat der Direction für den Staatseisenbahn-Betrieb eröffnet, dass kein Anstand vorliege, die von der Länderbank und der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft angestrebte Projectsverfassung der als zweites Gleise der Franz-Josefbahn auszuführenden Bahnlinie Tulln-Wien auf Kosten der genannten Gesellschaft durch Organe der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb vornehmen zu lassen. — Die Concessionäre sind nämlich verpflichtet, auf Verlangen der Staatsverwaltung eine Reihe von Abzweigungen und Fortsetzungen der genannten Bahnlinie herzustellen; doch soll diese Herstellung nur dann verlangt werden, wenn nach Ermessen der Staatsverwaltung die den Concessionären neu zuwachsende Capitalslast ihre Bedeckung durch Frachtverträge, Beitragsleistungen der Interessenten u. s. w. in der Weise findet, dass durch die sonstigen Erträgnisse für ihre Actien eine 6 pCt. Dividende anzurechnen ist.

Die Materialbeschaffung der Ungarischen Eisenbahnen.

Alljährlich müssen die Directionen dieser Bahnen eine nach vorgeschriebenen Formularien umständlich verfasste Darstellung ihres im verflossenen Jahre angeschafften Materials unter Angabe des Einheitspreises und der Bezugsquellen dem Communications-Ministerium unterbreiten. Diese tabellarischen Zusammenstellungen sind nun den Gewerbevereinen des Landes mit einem Erlasse des Handelsministeriums zugekommen, in welchem dieselben insbesondere zur Aeusserung darüber aufgefordert wurden, warum trotz der Bevorzugung der heimischen Bezugsquellen Seitens unserer Eisenbahnen doch die Materialanschaffung in Ungarn selbst gegenüber der vom Auslande in den Jahren 1881 und 1882 abgenommen habe. Auf das Resultat dieser Studien dürften auch die Bahnen sehr gespannt sein, nachdem dieselben mit Hintansetzung ihres eigenen Interesses die heimische Industrie unterstützen und sich nur dann ans Ausland wenden, wenn sich letztere als nicht leistungsfähig in den betreffenden Artikeln erweist.

Dienstpragmatik der Oesterreichischen Staatseisenbahnen.

Unter diesem Titel ist die Dienstordnung für das gesammte Personal der Oesterreichischen Staatseisenbahnen nach Genehmigung des Handelsministeriums publicirt worden. Diese Dienstpragmatik unterscheidet sich von der bisher für die westlichen Staatsbahnen bestandenen nur in dem wesentlichen Punkte, dass, während bisher die Eisenbahnbeamten nicht als Staatsbeamte angesehen wurden, dies nun rücksichtlich der Staatseisenbahnbeamten allerdings der Fall ist. Es wird nämlich darin ausdrücklich bestimmt: „Das Dienstverhältniss des zum Ressor- „der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen" gehörigen Personals wird zunächst durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Dienstpragmatik und eventuell durch besondere Dienstverträge geregelt, und haben daher für diese Bedienstete n die für Staatsbeamte und Diener geltenden Gesetze und Verordnungen nur insoweit Geltung, als denselben die Bestimmungen der gegenwärtigen Dienstpragmatik, beziehungsweise der besonderen Dienstverträge nicht entgegenstehen". Erwähnenswerth erscheint die folgende Bestimmung, welche auch in der alten Dienstpragmatik enthalten war: „Mandate für Vertretungskörper, sowie Nebengeschäfte oder Beschäftigungen aller Art dürfen nur mit Genehmigung des Präsidenten, beziehungsweise von Beamten mit einem Gehalte von mehr als 2000 fl. mit Genehmigung des Handelsministeriums übernommen werden. Die Zustimmung zur Uebernahme von Mandaten oder Nebenbeschäftigungen darf nur dann ertheilt werden, wenn die Uebernahme des Mandates oder der Nebenbeschäftigung die volle Unbefangenheit des Bediensteten in Ausübung seines Dienstes in keiner Weise beeinträchtigt, dem Ansehen des Dienstes nicht widerstreitet, noch die Zeit des Bediensteten zum Nachtheile des Dienstes in Anspruch nimmt. Ebenso darf kein Bediensteter ohne vorherige Genehmigung eine Vorconcession oder definitive Concession für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen oder Dampfschifffahrts-Unternehmungen erwirken. Unbedingt verboten ist jedem Bediensteten eine Bauherstellung oder Lieferung für die Bahnanstalt unter eigenem Namen oder durch Mittelspersonen zu übernehmen oder selbst als Mittelsperson für einen Unternehmer aufzutreten oder an der Verwaltung einer andern Eisenbahnunternehmung sich zu betheiligen.

Böhmisch-Mährische Transversalbahn.

Eine Abtheilung der bei dem Bau der Vorarlbergbahn beschäftigt gewesenen Ingenieure ist auf die Trace der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn dislocirt worden, um die Vorarbeiten für den Bau der Strecke Iglau-Wessely in Angriff zu nehmen. Ende August folgt das Gros des bei der Arlbergbahn beschäftigten Personals und dann soll der Bau nach Kräften gefördert werden. Für denselben sind bekanntlich 6,62 Millionen Gulden präliminirt. — Es ist nämlich dringend nothwendig, dass die von Süden nach Norden führenden Hauptlinien des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes in den an Nieder- und Ober-Oesterreich angrenzenden Gebieten Böhmens und Mährens bald durch ostwestlich laufende Querlinien mit einander in eine directe und zwar thunlichst nahe Verbindung gebracht werden. Da diese als Transversalbahn bezeichnete Reihe von Localstrecken theils von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, theils von der Staatsverwaltung, theils auch noch durch eigene Unternehmungen ausgeführt werden sollen, so ist damit auch die Möglichkeit geboten, gleichzeitig an mehreren Punkten den Bau zu führen und eine baldige Uebergabe in den öffentlichen Betrieb zu bewerkstelligen, um so mehr, als mehrere Linien dieses stark gewundenen Eisenbahnnetzes bereits fertiggestellt sind oder der Vollendung entgegengehen.

Beförderung von Getreide ohne Säcke.

Bei den grossen Concurrenzen, mit welchen der internationale Getreidehandel aller Orten zu kämpfen hat und welche jede nur irgendwie zu erreichende Reduction der Transportkosten als äusserst wünschenswerth erscheinen lassen, ist es schon seit Jahren das Bestreben der betreffenden Interessenten, den Transport von Getreide in loser Schüttung auch auf unseren Bahnen einzubürgern, um so die Kosten für die Anschaffung und den Transport der Säcke zu ersparen. Den Beginn hiermit hat bekanntlich im vorigen Jahre die Galizische Carl-Ludwigbahn im Verkehre mit Russland gemacht und diesem practischen Verladungssysteme soeben auch im Verkehre mit Deutschland eine weitere Ausdehnung auf ihren Linien gegeben. Es besorgt hierbei die Bahnanstalt gegen eine mässige fixe Gebühr die wegen der Ungleichheit der Russischen und der Oesterreichischen Spurweite ohnedies nöthige Umladung an der Reichsgrenze. Jetzt soll nun auch von andern, insbesondere Ungarischen Bahnen mit dem Transporte von Gerste alla rinfusa angefangen werden, welcher Artikel in grossen Mengen über die Adriatischen Häfen zu Brauzwecken nach Egypten expedirt wird. In dieser Relation erscheint diese Beförderungsweise ebenfalls besonders angezeigt, nachdem der Transport von Getreide in den Seeschiffen ohnedies in loser Schüttung erfolgt. Die Einrichtung der gewöhnlichen gedeckten Lastwagen zum alla rinfusa-Transporte ist eine sehr einfache und nur geringe Kosten verursachende, und können die einzusetzenden und mit entsprechenden Abflussöffnungen versehenen Seitenwände leicht wieder entfernt und die Waggons derart wieder zu gewöhnlichen Beförderungszwecken in Verwendung genommen werden.

Begünstigungen für die Zucker-Industrie.

Die Generaldirection der Südbahn giebt im Namen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen Folgendes bekannt: „Vom 1. August l. J. angefangen gelangen bis auf Weiteres bei Reexpedition von Zuckersendungen im Lagerhause der Stadt Wien die in den directen Tarifen a) für den Südnord-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr, b) für den Verkehr von Stationen der Ferdinands-Nordbahn und Mährisch-Schlesischen Nordbahn nach Stationen der Südbahn, c) für den Verkehr von Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nach Stationen der Südbahn enthaltenen einschlägigen Frachtsätze unter nachstehenden Modalitäten zur Anwendung: Die Fracht- und Ueberfuhrgebühren von der Versand-, beziehungsweise letzten Kartirungsstation bis zum Lagerhause der Stadt Wien werden nach Abzug des durch die directen Tarifsätze nicht gedeckten Theiles der Ueberfuhrspesen der Partei in Oesterreichischer Währung Noten zurückerstattet, wogegen dieselbe den directen Frachtsatz von der Versand-, beziehungsweise letzten Kartirungsstation bis zur Bestimmungsstation zu erlegen hat. Es steht indessen der Partei frei, nur die Differenz zwischen dem directen, im Reexpeditionswege anzuwendenden Frachtsatze und dem vom Lagerhause nach dem Bestimmungsorte bestehenden Tarife zu frankiren und eventuell dem Gute nachzunehmen, die Fracht Lagerhaus-Bestimmungsstation aber als Ueberweisung behandeln zu lassen. Etwaige Nebengebühren werden selbstverständlich besonders berechnet. Die Reexpeditionsdauer ist auf 6 Monate festgesetzt; obiges Verfahren findet daher auf Sendungen, welche länger als 6 Monate im Lagerhause lagern, keine Anwendung. Ansprüche auf die Anwendung der directen Frachtsätze für vom Lagerhause weiterbeförderte Sendungen im Rückvergütungswege können in keinem Falle berücksichtigt werden. Vorstehende Reexpeditionsbegünstigung gilt für die sub a, b und c genannten Verkehre, und zwar für den sub a genannten Verkehr nur hinsichtlich jener Relationen, welche nach den zwischen den Bahnverwaltungen bestehenden Vereinbarungen ausschliesslich oder theilweise über die Wiener Route zu instradiren sind.“

Mährisch-Schlesische Centralbahn.

Der Handelsminister hat an den Verwaltungsrath dieser Bahn eine Zuschrift gerichtet, in welcher die Gesellschaft aufgefordert wird, Massnahmen zu treffen, welche es ermöglichen, das von der Centralbahn ventilirte Project einer Verbindung der gesellschaftlichen Strecke mit der Stadt Hotzenplotz seiner Realisirung näher zu bringen, da andernfalls die Regierung die Concessionirung der von der Hotzenplotzer Zuckerfabrik-Gesellschaft angestrebten Verbindung mit der Oberschlesischen Eisenbahn in Erwägung ziehen müsste. Mit Rücksicht darauf, dass die Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit der Stadt Hotzenplotz im Interesse der Erhaltung des gesellschaftlichen Verkehrsgebietes liegt, die finanzielle Lage der Centralbahn die Ausführung dieses Projectes seitens der Gesellschaft aber nicht ermöglicht, hat der Verwaltungsrath beschlossen, den Erlass des Handelsministers in diesem Sinne zu beantworten.

Die Eisenbahnen und der Staat.

Ueber dieses Thema hielt Professor Steiner in der letzten Wochenversammlung des Deutschen polytechnischen Vereins in Böhmen einen interessanten Vortrag. Den Bericht hierüber fassen wir wie folgt zusammen: Aus zahlreichen Erfahrungen, insbesondere Amerikanische Verhältnisse betreffend, wies der Redner zunächst nach, dass das Princip der freien Concurrenz für Eisenbahnen volkswirthschaftlich schädlich sei und angewendet durch Fusion etc. jederzeit wieder zum Monopol geführt habe. Er besprach die Verhältnisse in den einzelnen Staaten, welche zum Theil Hoheitsrechte (das Verkehrsmonopol, das ausschliessliche Betriebsrecht, das Recht der Expropriation etc.) den Eisenbahnen überlassen haben, theils das Zustandekommen derselben durch positive Subventionen (Schenkung von Boden, finanzielle Betheiligung, Ertragsgarautie etc.), theils durch negative Subventionen, Steuerbefreiung etc. fördern, andererseits durch vorbehaltene Rechte (Oberaufsicht, Heimfallsrecht, Sequestrationsrecht, Péage, Post- und Telegraphenregal, Tariffeststellung etc.) sich wesentlichen Einfluss auch auf Privatbahnen sichern. Die Vor- und Nachtheile des Staats- und Privatbetriebes genauer analysirend, gelangte der Redner zu dem Schlusse, dass Vortheile aus der Verstaatlichung nur zu erwarten seien, wenn die Einlösung durch finanzkräftige Staaten ohne verhältnissmässige Opfer erfolgen kann, dann das Tarifwesen und die technische Leitung centralisirt bleiben, da der Föderalismus auf diesem Gebiete schädlich wirke. Mit dem Wunsche, dass Oesterreich in diesem Sinne zum Heile der Gemeinschaft den richtigen Weg auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik einschlagen möge, schloss der Vortragende die mit zahlreichen Beispielen aus der Eisenbahngeschichte vieler Länder illustrirte Rede, an die sich eine sehr animirte Discussion knüpfte, welche insbesondere Generaldirector Löw der Böhmischen Nordbahn durch Besprechung des Refactiewesens, der Verstaatlichungsfrage etc. in interessanter Weise bereicherte.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Mit Ausnahme der Nordbahn (2400), über deren Privilegiumsverlängerung wieder (gewiss unbegründete) Gerüchte circulirten, waren die übrigen Bahnen sehr matt. Diese auffällige Stille erklärt sich dadurch, dass, wenn auch die Ernte günstig ausgefallen und grossentheils auch unter Dach gebracht ist, die Exportchancen doch zweifelhaft erscheinen. Wenn auch von der Russischen Concurrenz wegen der dortigen Mittelernte weniger zu fürchten ist, so kennt man doch gegenwärtig nicht das Importbedürfniss unserer Absatzgebiete. Die Speculation wird sich wahrscheinlich noch hinsichtlich der Transportbahnen einige Zeit reservirt verhalten, bis der Rückgang der Devisencourse infolge des zufliessenden Gegenwerthes der exportirten Cerealien den thatsächlichen Beginn der Exportcampagne anzeigt. Bezüglich einiger dieser Bahnen existiren auch eigenthümliche Verhältnisse, welche die Calculation der Betriebsergebnisse beirren. So wird die Galizische Carl-Ludwigbahn (277,50) von der dieser Tage schon theilweise zu eröffnenden Galizischen Transversalbahn concurrenzirt und die Elbethalbahn (184) von der Haltung des Zuckermarktes beeinflusst werden; die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (317) muss die neue Linie Wien - Neu-Szöny berücksichtigen. Dagegen werden auf die auch etwas gestiegene Südbahn (146,80) grosse Erwartungen gesetzt, weil ihr die Zufuhren zur Arlbergbahn grossentheils zufallen und sich dieser Route wohl der Hauptzug unseres diesjährigen Exports zuwenden dürfte.

Das dreissigjährige Jubiläum der Semmeringbahn.

Am 17. Juli 1884 waren dreissig Jahre seit Eröffnung der Semmeringbahn verflossen. Inzwischen von grossartigeren Bahnbauten weit überholt, wird sie doch ihre Bedeutung als erste Gebirgsbahn der Erde für alle Zeit behalten. Wie das Relief auf der Station Semmering zeigt, ist sie von Karl Ghega (1802—1860)

erbaut worden, welcher — wie mancher andere wackere Mann — schliesslich durch Zurücksetzungen gekränkt worden und an gebrochenem Herzen gestorben ist. Ihm gelang es, den Eisenbahnbau durch die Lösung des Problems der Gebirgsbahnen in ein neues Stadium der Entwickelung zu leiten und in Verbindung mit der Einführung von Gebirgslocomotiven das Eisenbahnwesen überhaupt wesentlich zu vervollkommnen. An diese That wird der 17. Juli noch oft erinnern, was auch inzwischen Grösseres geschaffen worden sein mag.

Güterverkehr mit Italien und Frankreich.

Der Güterverkehr mit Oertlichkeiten auf der Insel Sicilien ist bis auf Weiteres aus gesundheitspolizeilichen Rücksichten seitens der Italienischen Bahnen eingestellt worden. Auf dem Transporte befindliche Güter müssen entweder nach anderen auf dem Festlande befindlichen Stationen durch anderweit von den Absendern zu gebende Disposition dirigirt und an dritte Personen ausgeliefert, oder es muss deren Rücktransport nachträglich von den Versendern aufgegeben werden. (cfr. Bekanntmachung in No. 57 S. 765 d. Ztg.)

Ferner ist die Einfuhr von Knochen und Lumpen in die Italienischen Provinzen Mailand und Novara vorläufig amtlich verboten. Etwa nach Stationen dieser Provinzen unterwegs befindliche Sendungen sind anzuhalten und bei den betreffenden Versendern die weitere Verfügung über das Gut nachzusuchen.

Von der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen sind mit Rücksicht auf die von der Italienischen Regierung angeordneten Sanitätsmassregeln die reglementarischen Lieferfristen für Güter in Eil- und gewöhnlicher Fracht bis auf Weiteres aufgehoben worden.

Ferner wird von der genannten Verwaltung auch die Verantwortlichkeit für allen Schaden abgelehnt, welcher aus der Desinfection und der dabei nöthig werdenden Manipulation, sowie aus allenfallsigen Verzögerungen entsteht.

Für die Desinfection wird eine Taxe von 15 Cents pro 100 kg der Ladung erhoben, welche auf den betreffenden Sendungen nachgenommen wird.

Dagegen macht die Gotthardbahn bekannt, dass durch die Desinfection der Waaren in Chiasso und Luino, trotzdem die Alta Italia glaubte, die Haftbarkeit für Einhaltung der Lieferfristen ablehnen zu sollen, eine Verzögerung in der Beförderung der Güter thatsächlich nicht eintrete. Ebenso sei ihr bisher kein Fall bekannt geworden, in welchem eine Beschädigung der Waaren durch die Desinfection stattgefunden habe.

Die Einfuhr roher und gekochter Knochen nach Frankreich ist bis auf Weiteres nur in vollkommen dichten und gut verschlossenen Fässern gestattet. Auch nehmen die Französischen Bahnen wegen gesundheitspolizeilicher Massregeln an der Spanisch-Französischen und Italienisch-Französischen Grenze Gütersendungen nach Spanien und Italien nur noch an, wenn bezüglich derselben die Eisenbahn von der Haftpflicht für Verspätung, sowie für etwaige Folgen der Desinfection durch Erklärung des Absenders auf den Begleitpapieren entlastet ist.

Norwegen.

Norsk-Hoved Eisenbahn.

Der Geschäftsbericht pro 1882/83 (vom 1/7.—30/6.) der die Hauptstadt Christiania mit Eidsvold verbindenden 67,77 km langen Norsk-Hoved Eisenbahn beziffert das Anlagecapital mit 186 404 Frcs. pro Kilometer. Die Betriebseinnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 426 999 Frcs. (gegen 434 542 Francs im Vorjahre), aus dem Gepäckverkehr 13 447 Frcs. (gegen 13 346 Frcs.), aus dem Vieh- etc. Verkehr 49 197 Frcs. (gegen 43 412 Frcs.), aus dem Güterverkehr 1 264 556 Frcs. (gegen 1 259 073 Frcs.) und aus anderen Quellen 116 789 Frcs. (gegen 72 060 Frcs.), in Summa 1 870 988 Frcs. (gegen 1 822 433 Frcs. im Vorjahre).

Die Ausgaben betrugen für Unterhaltung und Bewachung der Bahn 147 588 Frcs. (gegen 148 619 Frcs.), an eigentlichen Betriebskosten a) Zugskosten und Unterhaltung der Locomotiven 227 419 Frcs. (gegen 233 189 Frcs.), Unterhaltung des Wagenparkes 65 765 Frcs. (gegen 64 428 Frcs.), Unterhaltung der Stationen und der Telegraphen 124 881 Frcs. (gegen 117 511 Frcs.), Personalkosten 276 539 Frcs. (gegen 267 433 Frcs.), allgemeine Kosten 151 342 Francs (gegen 124 406 Frcs.), Summa aller Ausgaben 1 023 534 Francs (gegen 955 586 Frcs.).

Der Ueberschuss beziffert sich demnach auf 847 454 Frcs. (gegen 866 847 Frcs. im Vorjahre) und pro Kilometer auf 12 504 Francs (gegen 12 791 Frcs.), pro Locomotivkilometer auf 2,269 Frcs. (gegen 2,405 Frcs.) und ergab eine 6,7 procentige (gegen 6,8 procentige) Verzinsung des Anlagecapitals.

Befördert wurden 305 419 Reisende (gegen 303 317), pro Kilometer 145 772 (gegen 144 359) und 379 619 t Güter (gegen 375 387 Tonnen); die kilometrischen Einnahmen betrugen aus der Personen- und Gepäckbeförderung 6 499 Frcs. (gegen 6 608 Frcs.), aus dem Güter- und Viehverkehr 19 385 Frcs. (gegen 19 219 Frcs.) und aus anderen Quellen 1 723 Frcs. (gegen 1 063 Frcs.).

An Betriebsmitteln waren 18 Locomotiven, 38 Personen-, 6 Post- und 440 Güterwagen mit einer Gesammttragfähigkeit von 3 275 t, d. i. pro Kilometer 48,3 t vorhanden.

Aus den Jahresberichten der Deutschen Handelskammern pro 1883.

IV. Breslau.

I. Gutachten und Wünsche.

Die Anträge auf Ermässigung der Telegraphengebühren im Verkehr mit Russland und Oesterreich-Ungarn sind erfolglos geblieben. Die Nothwendigkeit der Einrichtung einer Reexpedition für fremdes Getreide in Breslau ist Seitens des Berliner Bezirks-Eisenbahnraths zwar anerkannt, soll aber — als Angelegenheit von principieller Tragweite — noch vom Landes-Eisenbahnrath begutachtet werden.

II. Handel und Industrie.

Die Umsätze in Getreide und Hülsenfrüchten zeigen constanten Niedergang. In Raps, Rübsen und Kartoffeln ist die Ernte missrathen, dagegen wird die Zuckerrübenernte als eine mittelgute bezeichnet. An Zuckerrüben sind pro 1883 in Schlesien verarbeitet 26 173 076 Ctr. (1882 18 352 576 Ctr.).

Nach der Statistik des Kohlenbergbaues pro 1883 weisen die Gesammtresultate des Schlesischen Steinkohlenbergbaues im Vergleich zum Vorjahr eine Vermehrung auf: a) für die Förderung um 1 072 866 t (7,78 pCt.), b) für den Absatz durch Verkauf um 1 059 735 t (8,52 pCt.), c) für den Einnahmewerth um 4 388 976 ℳ (7,98 pCt.), dagegen d) eine Verminderung des Durchschnittspreises pro Tonne um 0,02 ℳ (0,45 pCt.).

Für den Braunkohlenbergbau ist gegen das Vorjahr eine Vermehrung der Förderung um 2 736 t (0,63 pCt.) und eine Verminderung des Absatzes durch Verkauf um 5 858 t (1,76 pCt.) eingetreten.

Steinkohlen sind im Jahre 1883 gefördert insgesammt 14 863 833 t (1882 13 790 947 t), Braunkohlen 410 245 t (1882 408 536 t).

Für die Spiritusindustrie war das Jahr 1883 in Folge von Tarifverbesserungen und des Spanisch-Deutschen Handelsvertrages ereignissvoll. Wie günstig der See-Exporttarif gewirkt hat, zeigen z. B. die Spiritusverladungen von Breslau resp. Münsterberg. Diese betrugen vom 1. September 1883 bis 31. Januar 1884 nach Hamburg und Stettin 3 755 877 kg, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen nur 495 184 kg.

Der Betrieb der Oder-Schifffahrt beziffert sich pro 1883 stromab auf 2 032 Kähne mit 4 043 634 Ctr. Gütern (1882 auf 1 235 Kähne mit 1 926 790 Ctr.); stromauf 1883 auf 1 194 Kähne mit 1 559 465 Ctr. (1882 auf 1 274 Kähne mit 1 432 500 Ctr.). Stromab sind vorzugsweise Steinkohlen, Eisen, Zink, Blei, Getreide, Mühlenfabrikate, Spiritus und Zucker, stromauf dagegen Petroleum, Eisen aller Art, Steine, Ziegeln etc. und Stückgüter verfrachtet. Der Steinkohlentransport hat gegen das Vorjahr um 27,5 pCt. zugenommen.

Dem Berichte sind erschöpfende Uebersichten über die Durchschnitts-Marktpreise von Cerealien und Oelfrüchten, über Production von Tabak und Rübenzucker, über den Werth der nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika exportirten Waaren und über die Frequenz der Oder-Schifffahrt etc. beigefügt.

V. Mannheim.

In der Einleitung des Berichtes wird u. A. bemerkt: Das Geschäftsergebniss des Jahres 1883 macht keinen allzu freundlichen Gesammteindruck. Die Gefahr der Ueberproduction scheint nicht blos für die erzeugenden, sondern als Ueberspeculation auch für die vertheilenden Gewerbe zu bestehen". — Ungeachtet der erheblichen Zunahme des Getreideverkehrs (der bedeutendste Waarenhandel des Platzes) und des Geschäfts in Hülsenfrüchten, Kleesaaten etc., haben missliche Conjuncturen die Preise ausserordentlich herabgedrückt und ungünstige Geschäftsverhältnisse hervorgerufen, besonders nachtheilig auf die Mühlenindustrie gewirkt. Ebenso hat der Zuckerhandel und die Rübenrohzucker-Production (trotz grösseren Betriebsumfanges) eine Minderung der Erträgnisse zu verzeichnen.

Der Kaffeehandel war befriedigend. Die Steinkohlenzufuhr hat sich erheblich vermehrt und einschliesslich des Wasserverkehrs in 7 Jahren verdoppelt. Der Eisen- und Metallhandel liegt ungünstig. Im Petroleumverkehr ist eine wesentliche Vermehrung eingetreten (1883 das fünffache Quantum von 1875).

Der Export nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat um ca. 20 pCt. abgenommen, wohl eine Folge der Verengerung des hiesigen Consulatsbezirks, dagegen der Export nach Spanien sich fortgesetzt erhöht. Eigenthümlich gestaltet sich der Bahnverkehr zu dem Hafenverkehr. Während der Hafenverkehr z. B. im Jahre 1872 = 12,9 Millionen Centner und der Bahnverkehr 16 Millionen Centner betrug, stellt sich das Verhältniss 1883 auf 31,5 zu 22,7 Millionen Centner. In der Erwartung, dass diese Verkehrsbewegung sich fortentwickelt, sind für Erweiterung der Hafenanlagen belangreiche Capitalien beschafft worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Der im Centralblatte No. 86 Post 2259 publicirte Frachtnachlass beträgt im Verkehre mit Dresden-Elkai anstatt 64 Markpfennig richtig 61 Markpfennig, ferner gelangt rücksichtlich jener in vorgedachter Publication angeführten Relationen, für welche in den betreffenden Tarifen keine Frachtsätze enthalten sind, für

Oderberg K. F. N. B. trans.-Laube, Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz der Frachtsatz . . 1,21 M. plus Schleppbahngebühr . . 0,10 „
Oderberg K. F. N. B. trans.-Dresden-Elbkai der Frachtsatz . . 1,56 „ pro 100 kg

unter den gleichen Bedingungen im Reclamationswege zur Anwendung.

Wien, am 30. Juli 1884. (1809)
Betriebsdirection.

II. Güterverkehr.

Ober- und Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 5. August cr. ab ermässigen sich die Frachtsätze für Ober- und Niederschlesische Steinkohlen und Kokes nach Station Grätz des diesseitigen Directionsbezirks auf diejenigen für Opaleniza zuzüglich 0,022 M. pro 100 kg.

Berlin, den 30. Juli 1884. (1810)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Unter Bezugnahme auf die Anmerkung, welche auf dem Titelblatt des Nachtrags I zum Heft 2 des Tarifs für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits vorgedruckt ist, wird hierdurch bekannt gemacht, dass die Station Blankenburg in Thüringen der Saal-Eisenbahn am 1. August 1884 für den allgemeinen Güter- und Eilgutverkehr eröffnet wird.

Elberfeld, den 29. Juli 1884. (1811)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. August cr. tritt zum Gütertarif (Theil II) vom 1. September 1881 und zum **Ausnahme-Tarif B (für Steinkohlen etc.)** vom 1. Juli 1881 für den Localverkehr des dortseitigen Verwaltungsbezirks je ein Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend u. a. Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für Station Bippen, einen allgemeinen Kilometer-Ausnahmetarif für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkies - Abbrände), Braunstein, Kupfererzabbrände (purple ore), Puddelofen-, Schweissofen- und Converterschlacken, ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs E (Basalt etc.) für den Verkehr von Rheinbrohl und Troisdorf nach nördlich von Troisdorf gelegenen Stationen sowie von Stationen der Strecke Beuel-Ehrenbreitstein nach Büderich, Geldern, Issum und Menzelen.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 29. Juli 1884. (1812)
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Am 1. August cr. kommen im **Rheinischen Nachbarverkehr** zur Einführung:

1. die Nachträge No. III zum Heft 1, No. V zu Heft 2, No. IV zu Heft 3 und 4, No. VI zu Heft 5 des Gütertarifs,
2. Nachtrag V zu Heft 1 und Nachtrag III zu Heft 3 des Ausnahmetarifs B (für Steinkohlen etc.) vom 1. April 1883.

Die genannten Nachträge enthalten unter Anderem Frachtsätze resp. Tarifkilometer für Station Bippen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Station Hergenrath des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrheinisch), einen Allgemeinen Kilometer-Ausnahmetarif für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Braunstein, Kupfererzabbrände (purple ore), Puddelofen-, Schweissofen- und Converterschlacken, Frachtsätze des Ausnahmetarifs E (Basalt etc.) für den Verkehr von Rheinbrohl und Troisdorf, anderweite Frachtsätze beziehungsweise Tarifkilometer für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen und Berichtigungen.

Soweit durch die letzteren Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. September d. Js. in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 29. Juli 1884. (1813)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.)

Am 1. August cr. kommen im **Nachbarverkehr** diesseitiger Stationen **mit Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn** directe Frachtsätze zwischen der diesseitigen Station Fürstenberg a/O. und den Stationen der Stargard-Cüstriner Bahn zur Einführung. Vom gleichen Tage ab treten Ermässigungen in den bereits bestehenden Ausnahmefrachtsätzen für den Transport von Braunkohlen und Braunkohlenbriquets zwischen den diesseitigen Stationen Grube Vaterland und Senftenberg, sowie der Station Trebnitz des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn incl. der Station Berlinchen der Glasow-Berlinchener Eisenbahn andererseits ein. Ueber die neuen Tarifsätze ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, sowie das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 28. Juli 1884. (1814)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. August cr. treten im Verkehr zwischen den Stationen Koberwitz, Domslau und Klettendorf des Directionsbezirks **Breslau** einerseits und Stationen des Directionsbezirks **Berlin** andrerseits Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Getreide, Mühlenfabrikaten und Malz in Kraft, über welche die betheiligten Güterexpeditionen nähere Auskunft geben.

Breslau, den 26. Juli 1884. (1815)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August cr. tritt für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** nach den Stationen Dwory, Zator, Brzcznica, Skawina und Podgórze der Oesterreichischen Staatsbahnlinie Oswiecim-Podgórze ein Ausnahmetarif in Kraft.

Bis auf Weiteres kommen die bei einem Coursstande der Oesterreichischen Banknoten von 165/170 pCt. eingestellten Frachtsätze zur Anwendung.

Druckexemplare des Tarifs sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 28. Juli 1884. (1816)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. August d. J. tritt unter der Bezeichnung **„Breslau-Sächsischer Verband“** ein neuer Tarif für den Güter-Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau, umfassend die vormalige Oberschlesische Eisenbahn (excl. der Stationen der Strecke Posen-Gnesen-Thorn-Bromberg), die Rechte-Oder-Ufer- und Posen-Creuzburger Eisenbahn, den Stationen der Strecke Breslau-Stettin der Breslau-Freiburger Eisenbahn, der Oels-Gnesener, Breslau-Warschauer und Mährisch-Schlesischen Centralbahn einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Reichenberg, Friedland i/B. und Raspenau-Liebwerda der K.K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft. Durch denselben werden folgende Tarife:

1. der Schlesisch-Sächsische Verbands-Gütertarif vom 1. Februar 1882,
2. der Preussisch-Sächsische Verbands-Gütertarif vom 1. Mai 1882,
3. der Stettin-Märkisch-Sächsische Verbands-Gütertarif vom 1. August 1881

nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen, insoweit als sie Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den in dem neuen Breslau-Sächsischen Verbandstarife aufgeführten Stationen enthalten und

4. der Schlesisch-Sächsische Verbands-Gütertarif vom 1. Februar 1878 bezüglich der in dem Nachtrage VIII desselben für den Verkehr mit den Stationen Koschmin und Zerkow der Oels-Gnesener Eisenbahn verzeichneten Getreide-Ausnahmefrachtsätze,
5. der Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsische Verbands-Gütertarif vom 1. Juni 1884 bezüglich der in demselben enthaltenen Frachtsätze für Posen (M. P.)

aufgehoben.

Für die Concurrenzstationen dritter Bahnen und zwar Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, Grossenhain und Kamenz des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin treten die für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen zur Einführung gelangenden neuen Taxen nach Massgabe der zu den bezüglichen Staatsbahntarifen Breslau-Berlin bezw. Erfurt demnächst herauszugebenden Nachträge gleichzeitig in Kraft.

Insoweit dieser neue, wesentliche Ermässigungen in sich schliessende Tarif in einzelnen Fällen auch Erhöhungen gegen die seitherigen Frachtsätze enthält, gelten diese erst vom 15. September 1884 ab.

Der Tarif ist bei den betreffenden Verbandstationen zum Preise von 1,90 M. pro Exemplar zu haben. Die für Sohrau O./S. vorgesehenen Frachtsätze treten mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Station in Kraft.

Breslau, den 26. Juli 1884. (1817)
Königliche Eisenbahn-Direction Breslau,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. October 1877 ist der Nachtrag 33 erschienen. Derselbe enthält Ausnahmetarifsätze für Steine-Transporte auf der Ilmebahn, sowie eine Berichtigung des Tarifnachtrages 30. Exemplare des Nachtrages können von allen diesseitigen Stationen zum Preise von 5 ₰ bezogen werden.

Braunschweig, den 24. Juli 1884. (1818)
Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Am 1. August ds. Js. tritt eine Aenderung in der Transportleitung im **Magdeburg-Bayerischen Verbandsgüterverkehre** dergestalt ein, dass ein grösserer Theil des Verkehrs nicht mehr über die seitherigen Routen via Eisenach-Meiningen und via Leipzig-Reichenbach i/V. bezw. Wolfsgefärth

Weischlitz, sondern über die neue Linie Dietendorf-Plaue-Ritschenhausen bezw. Lichtenfels und umgekehrt Beförderung findet, falls nicht eine der bisherigen zulässigen Routen auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben wird. Diese Frachtbriefvorschriften sind jedoch unter Anwendung directer Expedition nach dem Verbandstarife vom 1. Februar 1882 nebst Nachträgen bezüglich der Eisenach-Meiningener Route nur noch bis zum 14. September ds. Js. und bezüglich der Leipzig-Reichenbacher bezw. Wolfsgefärth-Weischlitzer Route nur noch bis zum 14. October ds. Js. zu beachten. Vom 15. September bezw. 15. October ds. Js. ab werden Sendungen, für welche andere als die unter den betheiligten Verwaltungen vereinbarten Transportrouten vorgeschrieben werden, nicht mehr direct, sondern indirect abgefertigt. Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren. (1819)

Dresden, am 28. Juli 1884.

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Pfälzische Eisenbahnen. Am 15. August l. Js. gelangt Nachtrag III zum Oberhessisch-Pfälzischen Gütertarife vom 1. September 1882 — enthaltend Entfernungen für die Station Kirchheim a/Eck — zur Einführung.

Ludwigshafen a/Rh., 29. Juli 1884.

Die Direction.
Hessert. (1820)

Mit dem 1. August ds. Js. wird zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Local- und directen Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks **Erfurt** und der **Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn,** sowie der **Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer** und **Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn,** Nachtrag VI mit einer Bestimmung über die Zulassung der Route über Eisenach für Viehtransporte zwischen südlich von Walldorf und östlich von Dietendorf belegenen Stationen herausgegeben.

Nachtragsexemplare sind in den Eilgut- und Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu haben.

Erfurt, den 29. Juli 1884. (1821)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Frankfurt a/M. und Köln (rechtsrheinisch)** vom 1. Februar 1882 kommt mit Gültigkeit vom 1. August d. Js. ab der Nachtrag X zur Einführung.

Derselbe enthält ermässigte Sätze für den Verkehr mit Staffel, Hadamar und Elz.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 21. Juli 1884. (1822)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection.

Am 15. August d. J. treten im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbande** für H o l z t r a n s p o r t e zwischen den Stationen der vormaligen Kaiser Franz-Josefbahn B l o v i c, N e z v e s t i c, N e p o m u k, S t i a h l a u und M a r i e n b a d einerseits und den diesseitigen Stationen B u r g s t ä d t, E i b e n s t o c k, L u c k a und W o l f s g r ü n andererseits neue Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 28. Juli 1884. (1823)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-Bahn. Die in den Rheinisch-Köln-Mindenund Bergisch-Märkisch-Luxemburg-Lothringischen Ausnahmetarifen für Kohlen etc. vom 1. bezw. 10. August 1879 und den hierzu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes im Verkehr von resp. nach den Stationen Düren, Rothe Erde und Stolberg des diesseitigen Bezirks sowie den Stationen Beles, Bissen, Differdingen, Eischen, Küntzig, Noerdingen, Rollingen und Useldingen der Prinz Heinrich-Bahn treten am 15. September d. J. ausser Kraft, ohne durch neue Ausnahmetaxen ersetzt zu werden. In Folge dessen verlieren die vorgenannten Ausnahmetarife vom 1. bezw. 10. August 1879 und die zu denselben erschienenen Nachträge am 15. September d. J. ihre Gültigkeit.

Köln, 29. Juli 1884. (1824)

Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische), zugleich Namens der betheiligten Bahn-Verwaltungen.

Am 1. August wird zu dem **Local-Gütertarife** für den Eisenbahn-Directionsbezirk **Elberfeld** vom 1. April 1883 der Nachtrag V eingeführt.

Durch denselben wird der bisherige Ausnahmetarif C für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Braunstein und Kupfererzabbrände (purple ore) aufgehoben.

Dagegen kommen zwei neue Ausnahmetarife C und H zur Einführung, von welchen der letztere auf die vorgenannten Artikel, der erstere aber ausser diesen auch noch auf Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken Anwendung findet.

Der neue Ausnahmetarif C gilt für den Verkehr zwischen sämmtlichen Stationen unseres Verwaltungsbezirks.

Elberfeld, den 29. Juli 1884. (1825)

Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. August d. J. tritt eine Aenderung in der Verkehrsleitung im **Stettin-Berlin-Bayerischen Güterverkehre** insofern ein, als ein Theil des Verkehrs nicht mehr über die seitherigen Routen via Eisenach-Meiningen und via Leipzig-Reichenbach i/V.-Hof, sondern über die neue Linie Dietendorf-Plaue-Ritschenhausen und umgekehrt Beförderung findet, falls nicht eine der bisher zulässigen Routen auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben ist. Diese Frachtbriefvorschriften sind jedoch unter Anwendung d i r e c t e r Expedition betreffs der Eisenach-Meininger Route nur noch bis z u m 14. S e p t e m b e r dieses J a h r e s und betreffs der Leipzig-Reichenbach-Hofer Route nur noch bis z u m 14. O c t o b e r d i e s e s J a h r e s zu beachten. Ausserdem ist die Instradirung des Verkehrs von der Cüstrin-Grossenhain-Hofer auf die Cüstrin-Leipzig-Hofer Route umgelegt. Vom 15. September bezw. 15. October dieses Jahres ab werden die directen Frachtsätze nur noch über die neuen Verbandsrouten angewendet.

Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Dresden, den 29. Juli 1884. (1826)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Am 15. September d. J. wird die Bahnverbindung zwischen unserer Station Stolberg und der Staatsbahnstation Eschweiler Aue aufgehoben.

Mit demselben Tage treten daher die unter II D II und III unseres Localtarifs vom 1. October 1882 aufgeführten Tarifsätze für Ueberführung von Gütern von dem linksrheinischen und diesseitigen Bahnhofe Stolberg sowie angeschlossenen Werken nach den Stationen Eschweiler Aue und Stolberg Velau und resp. umgekehrt ausser Kraft.

Aachen, den 31. Juli 1884. (1827)

Die Direction.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Im Verkehr zwischen den Stationen Homel und Terechowka der Libau-Romnyer Eisenbahn einerseits und sämmtlichen an dem Ausnahmetarif II (Hanf etc.) der II. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 n. St. betheiligten nichtrussischen Verbandstationen andererseits treten mit sofortiger Giltigkeit directe Frachtsätze für den Transport von Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) in Quantitäten von 10 000 kg in Kraft. Dieselben betragen:

A. Ab Schnittpunkt östlich:

Im Verkehr mit den Stationen	Ad Tariftabelle I und II	Ad Tariftabelle IV	Ad Tariftabelle V
	des Ausnahmetarifs II pro 100 kg in Rubeln		
Homel . .	1,2712	2,1562	1,7212
Terechowka	1,3822	2,2672	1,8322

B. Für die Strecken ab Schnittpunkt westlich gelten die Markfrachtsätze der 10 000 kg-Classe der vorbezeichneten Tariftabellen des Ausnahmetarifs II.

Bromberg, den 26. Juli 1884. (1828 J)

Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. August l. J. werden die Stationen Gerlachsheim und Zimmern in den directen Badisch-Württembergischen Güterverkehr, soweit nicht bisher schon directe Frachtsätze vorgesehen waren, einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterstationen.

Karlsruhe, den 29. Juli 1884. (1829)

Generaldirection.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Durch den vom 1. August l. J. an gültigen Nachtrag XIV zum Hessisch-Pfälzischen Gütertarife vom 1. October 1881 werden Frachtsätze für die Station Frankfurt Central-Güterbahnhof H. L. B. eingeführt. Der Nachtrag ist für 5 ₰ durch unser Tarifbureau käuflich zu erhalten.

Mainz, den 27. Juli 1884. (1830)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes. Die Specialdirection.

An Stelle der im **Deutsch-Polnischen Gütertarif,** Theil II, auf Seite 9 enthaltenen Bestimmung zu § 54, alinea 2, welche aufgehoben wird, tritt vom 1. August 1884 ab die nachstehende Bestimmung in Kraft:

„Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel, ob dieselbe verabfolgt oder infolge anderweiter Disposition des Versenders ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die tarifmässige Provision erhoben.

Für Nachnahmen in der Richtung n a c h Russland erfolgt die Berechnung der Provision nach dem Localtarif der Aufgabestation, wobei für aufgegebene Nachnahmen in der Rubelwährung 1 Rubel = 2 ℳ zu rechnen ist.

Für sämmtliche Nachnahmen in der Richtung v o n Russland wird eine Provision von 0,8 pCt. erhoben, wobei für aufgegebene Nachnahmen in der Markwährung 2 ℳ = 1 Rubel zu rechnen sind".

Bromberg, den 23. Juli 1884. (1831 J)

Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandverwaltungen.

Mit 13./1. August cr. tritt im **Preussisch-Russischen Verbande** an Stelle des Special-Exporttarifs für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Charkow-Nikolajew-Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel vom 15./27. Februar cr. ein neuer Special-Exporttarif in Kraft, welcher theilweise ermässigte und von 3 Stationen erhöhte Frachtsätze enthält. Vom gleichen Zeitpunkte ermässigen sich die Getreidefrachtsätze ab Woroschba nach Königsberg, Pillau und Memel (Nachtrag 8 zum Kursk-Königsberger Verbandtarif)

auf resp. 164,70 Rubel, 169,44 Rubel und 173,69 Rubel pro Wagen.

Bromberg, den 25. Juli 1884. (1832 J)
Königliche Eisenbahndirection.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 10. August l. J. tritt ein neuer Tarif für den Bromberg-Sächsischen Verband in Wirksamkeit und umfasst derselbe den Verkehr zwischen Stationen des Königl. Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn einerseits und Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen und den Stationen Friedland i/B., Raspenau-Liebwerda und Reichenberg der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits. Dieser Tarif erliegt bei den betheiligten diesseitigen Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 24. Juli 1884. (1833)
Die Direction.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Die im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt No. 86 vom 22. Juli l. J. sub Post No. 2257/182 für Schafwollsendungen von Korneuburg nach Reichenberg bis auf Widerruf publicirte Begünstigung wird aufgehoben und in vierzehn Tagen, nach erfolgter Publication der Aufhebung im Centralblatte, ausser Kraft gesetzt. (1834)

Es wird hiermit verlautbart, dass der im **Specialtarif für Getreide etc. und Oelsamen** von den Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Podwoloczyska und Brody vom 19. Juni a./1. Juli n. Styls 1884 enthaltene Frachtsatz (Seite 2) sub II. Oelsamen von Schmerinka nach Podwoloczyska von 10,87 auf 10,67 Kopeken pro Pud richtig gestellt wird und dass der pro 1884 publicirte Frachtsatz für Glas und Glaswaaren von Podwoloczyska nach Odessa-Vauxhall per 108,22 Kopeken pro 100 Kilogramm (vide Publication in No. 10 vom 2. Februar 1884, Seite 142 der Vereinszeitung) ausser Giltigkeit tritt, weil sich laut Localtarif der Russischen Südwestbahnen vom 15./27. März a/n. Styls 1884 für diese Artikel niedrigere Frachtsätze ergeben.

Wien, am 29. Juli 1884. (1835)
Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Verband Thüringischer Bahnen. Mit dem 1. August cr., dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Plaue-Suhl-Ritschenhausen tritt zum Thüringischen Verbands - Personentarif der XIII. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält die Fahrpreise und Gepäcktaxen für den Verkehr mit den Stationen der obengenannten Strecke bezw. für den Verkehr mit Stationen der Werrabahn über dieselbe.

Näheres durch die Billetexpeditionen, welche Exemplare des qu. Nachtrags zum Preise von 0,60 ℳ abgeben.

Erfurt, den 26. Juli 1884. (1836)
Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Giltigkeit vom 1. August d. Js. ab kommt für die zum diesseitigen Directionsbezirk gehörenden Bahnlinien ein **allgemeiner Nachtrag zum Localtarif für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck** zur Einführung.

Durch denselben werden die auf den älteren Preussischen Staatsbahnen für den Personenverkehr bestehenden Erleichterungen nunmehr auch auf den Localverkehr der Berlin-Hamburger Eisenbahn und im Wechselverkehr derselben mit den übrigen Preussischen Staatsbahnen übertragen. Es wird insbesondere hervorgehoben, dass demnächst grösseren, d. h. aus mindestens 30 Personen bestehenden Reisegesellschaften eine Ermässigung von 50 pCt. des einfachen Fahrpreises gewährt werden.

Eine gleiche Ermässigung tritt für Excursionen der Studirenden von Universitäten und anderen Hochschulen, welche unter Führung eines Docenten unternommen werden, schon bei einer Betheiligung von 10 Personen ein. — Schüler, welche unter Aufsicht von Lehrern reisen, werden in III. Classe auf Militärbillets, also für 1⅓ ₰ pro Kilometer, die begleitenden Lehrer zu demselben Preise, Schüler unter 10 Jahren für die Hälfte, also zu zweien auf ein Militärbillet befördert.

Ferner erhalten sämmtliche Retourbillete mit eintägiger Giltigkeit eine solche von 2 Tagen, nämlich für den Tag der Ausgabe und den nächstfolgenden Tag. Bei Lösung derartiger Retourbillets am Tage vor einem Sonntage oder vor einem der hohen Fest- und Feiertage ist die Rückfahrt noch am dritten bezw. vierten Tage statthaft. Der Abstempelung zur Rückfahrt unterliegen die zweitägigen Retourbillets nicht.

Näheres ist demnächst bei unseren Billetexpeditionen zu erfahren, von welchen auch Exemplare des Nachtrags unentgeltlich abgegeben werden.

Berlin, den 28. Juli 1884. (1837)
Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Königliche Eisenbahn - Direction. Mit dem 1. August cr. tritt ein Nachtrag XVI zum Local - Personen - Tarif für unseren Verwaltungsbezirk in Kraft, welcher die Fahrpreise für Militärbillets enthält. Näheres ist bei den Billetexpeditionen zu erfahren.

Altona, den 24. Juli 1884. (1838)

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Mit dem 15. September d. J. findet eine directe Personen- und Gepäck-Abfertigung zwischen Berlin, Leipzig, Halle, Weimar, Erfurt, Gotha einerseits und Suhl andererseits via Eisenach nicht mehr statt. An deren Stelle tritt die directe Personen- und Gepäck - Abfertigung zwischen den genannten Stationen via Dietendorf-Plaue.

Erfurt, den 26. Juli 1884. (1839)
Königliche Eisenbahn-Direction.

IV. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn.

Bilanz pro 31. December 1883.

Activa.

		ℳ	₰	ℳ	₰
1	Eisenbahn - Anlage von Halberstadt nach Blankenburg pro 31. December 1882	2 582 324	27		
	Zugang durch Erweiterungsbauten 1883	22 411	26	2 604 735	53
2	Hüttenbahn pro 31. December 1882	187 798	29		
	Zugang durch Erweiterungsbauten 1883	723	89	188 522	18
3	Langenstein-Derenburg bis 31. December 1882	182 095	20		
	Zugang durch Erweiterungsbauten 1883	3 289	40	185 384	60
4	Magazinbestand, Reservetheile am 31. December 1882	31 768	22		
	Zugang 1883	30 389	57	62 157	79
5	Effecten-Conto	.	.	66 930	—
6	Cassenbestand am 31. December 1883 (hiervon 165 000 ℳ im Leihhause belegt)	.	.	220 560	55
7	Debitoren	.	.	61 033	39
8	Deckung durch Eltzbacher & Co., Köln a/Rhein, für die am 31. Decbr. 1883 nicht erhobene Dividende der Stamm-Prioritäts-Actien 1875/80	.	.	720	—
	Summa	.	.	3 390 044	04

Passiva.

		ℳ	₰	ℳ	₰
1	Actien-Capital	.	.	1 200 000	—
2	Stamm-Prioritäts-Actien	.	.	1 200 000	—
3	Prioritäts-Obligationen I. Emission	279 600	—		
4	Amortisirte Prioritäts - Obligationen I. Emission	20 400	—	300 000	—
5	Prioritäts-Obligationen II. Emission	162 300	—		
6	Amortisirte Prioritäts - Obligationen II. Emission	2 700	—	165 000	—
7	Subvention der Zuckerfabrik und Stadt Derenburg	.	.	70 000	—
8	Reservefonds	.	.	62 814	72
9	Zuschuss des Reservefonds zu beschafften Erweiterungen bis ult. 1883	.	.	75 402	50
10	Erneuerungsfonds	.	.	24 000	—
11	Creditoren	.	.	136 252	41
12	Nicht erhobene Dividende pr. 1873, 1874, 1881 und 1882	.	.	3 489	—
13	Nicht erhobene Dividende pr. 1875 bis 1880	.	.	720	—
14	Betriebs-Ueberschuss: Brutto	162 365	41		
	Davon ab: Rücklage in den Reservefonds	10 000	—	152 365	41
	Summa	.	.	3 390 044	04

Braunschweig, den 11. Mai 1884.
Der Verwaltungsrath.
(gez.) Gravenhorst. (gez.) M. Eltzbacher.

Vorstehende Bilanz mit den von dem ständigen Revisor zuvor revidirten Büchern übereinstimmend befunden.

Blankenburg, den 20. Mai 1884.
Die von der Generalversammlung gewählten Revisoren.
(gez.) G. Runde. (gez.) Eduard Spiegelberg. (gez.) Herm. Wolff.

Blankenburg, den 10. Mai 1884.
Der Bahndirector.
(gez.) A. Schneider.

Mit den von mir revidirten Büchern übereinstimmend befunden.

Blankenburg, den 14. Mai 1884. (1840)
(gez.) Ziermann, Eisenbahn-Secretär.

Königliche Eisenbahndirection zu Altona.
Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritätsobligationen I., II., III. und IV. Emission der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft haben am 15. d. Mts. stattgefunden, und sind in denselben folgende Nummern gezogen worden:

1. 4 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission (XVIII. Ausloosung).

50 Stück à 150 Thaler, jetzt 450 M.

No. 255 363 416 417 448 493 617 630 758 790 861 1003 1191 1216 1217 1342 1466 1560 1579 1811 1953 2047 2102 2143 2258 2293 2296 2711 2778 2921 3109 3220 3475 3505 3535 3547 3646 3727 3886 3999 4354 4455 4469 4518 4527 4586 4631 4856 4919 4975.

25 Stück à 300 Thaler, jetzt 900 M.

No. 5058 5070 5110 5135 5180 5357 5485 5579 5638 5659 5800 5934 6028 6124 6131 6287 6291 6599 6655 6824 6891 7017 7338 7351 7462.

10 Stück à 750 Thaler, jetzt 2 250 M.

No. 7514 7579 7735 7914 7991 8015 8115 8176 8255 8292.

5 Stück à 1 500 Thaler, jetzt 4 500 M.

No. 8541 8808 8817 8884 8973.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 24 295 381 811 1049 1387 1940 2881 3279 3924 4088 5131 5346 5404 5555 5612 5842 5878 5883 6035 6415 6874 7026 7509 7852 8590 8804.

2. 4½ pCt. convertirte, früher 5 pCt. Prioritätsobligationen II. Emission (XIV. Ausloosung).

I. Theil.

125 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 M.

No. 67 120 157 219 346 422 620 789 1107 1355 1369 1389 1539 1542 1645 1726 1825 1882 1923 2101 2105 2113 2621 2712 2930 3103 3241 3367 3622 3626 3808 4241 4268 4273 4563 4564 4755 4766 4769 4930 4940 4978 5012 5073 5098 5212 5252 5267 5292 5317 5464 5786 5787 5821 6024 6045 6053 6075 6284 6348 6382 6405 6537 6538 6880 6956 7091 7153 7391 7402 7541 7621 7722 7757 7785 7829 7939 8190 8217 8246 8350 8579 8940 8953 8982 9077 9092 9262 9329 9336 9380 9668 9752 9801 9884 9910 9984 9985 9995 10027 10085 10370 10463 10590 10764 10849 11127 11171 11317 11358 11419 11468 11506 11654 11733 11808 11879 11888 12001 12045 12240 12259 12343 12371 12495.

25 Stück à 500 Thaler, jetzt 1 500 M.

No. 12593 12733 12764 12854 12935 12991 13000 13056 13097 13387 13402 13441 13480 13595 13847 14013 14060 14132 14313 14325 14434 14490 14560 14742 14948.

II. Theil.

50 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 M.

No. 16369 16457 16709 16889 17020 17235 17276 17286 17332 17365 17368 17450 17477 17483 17494 17530 17567 17597 17695 17723 17735 17925 17965 18050 18175 18182 18305 18326 18490 18691 18763 18843 18860 18874 18937 18980 19142 19160 19240 19256 19263 19270 19406 19411 19465 19474 19489 19516 19604 19675.

10 Stück à 500 Thaler, jetzt 1 500 M.

No. 20094 20160 20252 20358 20475 20488 20591 20700 20847 20939.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 253 352 1134 1164 1339 1556 2065 2092 2125 2165 2595 2714 3213 3500 3609 3610 4025 4372 5185 5274 5660 5713 5847 5985 7024 7267 7749 7751 7767 8018 8162 8443 8565 8992 9315 9316 9860 10185 10508 10817 10961 11038 11184 11330 11882 11977 12049 12199 13011 13074 13187 13225 13539 14374 14749 16535 16801 17034 17044 17115 17118 17250 17410 17527 17625 17654 17698 17712 18702 18852 18988 19023 19300 19317 19363 19445 19494 19661 19756 19775 19849 19862 20327 20354 20515 20516.

3. 4½ pCt. Prioritätsobligationen III. Emission (VIII. Ausloosung).

53 Stück à 300 M.

No. 141 222 253 392 543 549 572 607 1187 1446 2351 2386 2944 2958 3175 3195 3234 3826 3843 4545 4637 4682 4740 4780 5907 5912 5931 5966 6044 6051 6061 6098 6117 6222 6319 6345 6403 6627 6636 6760 6761 6764 6869 6927 7003 7055 7059 7086 7120 7146 7173 7184 7354.

10 Stück à 1 500 M.

No. 7591 7700 8093 8097 8306 8397 8404 8868 8997 8998.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 1432 2910 3186 4179 4180 4930 4977 5554 5563 5576 5979 6043 7340 7740 8688.

4. 4½ pCt. Prioritätsobligationen IV. Emission.

I. Theil (VI. Ausloosung).

21 Stück à 500 M.

No. 1259 1542 1606 1762 1880 1988 2127 2238 2239 2309 2349 2417 2458 2467 2562 2606 2609 2709 2835 2956 2965.

4 Stück à 2 000 M.

No. 3013 3107 3143 3240.

II. Theil (V. Ausloosung).

18 Stück à 1 000 M.

No. 4009 4313 5416 5549 5682 5768 5795 5803 5948 6013 6048 6276 6383 6401 6406 6562 6624 6750.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 989 1227 1438 1486 1487 1563 2388 2547 2686 3069 3174 3206 3745 5234.

Die Zahlung der Capitalbeträge der am 15. d. M. gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörenden Zinscoupons und Talons am 2. Januar k. J. und an jedem folgenden Montage, Dienstage, Donnerstage und Freitage von 9 Uhr Vormittags bis 12 Uhr Mittags bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, woselbst auch die von früheren Ausloosungen restirenden Obligationen schon jetzt an den bezeichneten Wochentagen zur Einlösung präsentirt werden können.

Die ausgeloosten Prioritätsobligationen II. Emission werden auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst.

Die bis zum 15. d. M. weiter eingelösten 82 Stück Altona-Kieler Prioritätsobligationen I. Emission, 185 Stück II. Emission, 53 Stück III. und 45 Stück IV. Emission sind mit den dazu gehörenden Zinscoupons und Talons in Gemässheit des § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt worden.

Altona, den 22. Juli 1884. (1841)

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Am 11. September d. J. Nachmittags 4 Uhr erfolgt hier in unserem Geschäftslocale die Ausloosung von 18 Stück diesseitiger Prioritäts-Obligationen zur Amortisation, wovon die Inhaber hierdurch benachrichtigt werden. (1842)

Poln. Wartenberg, den 29. Juli 1884.

VI. Submissionen.

Die Anfertigung und Lieferung von 10 Stück Personenwagen II./III. Classe soll vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungs-Bedingungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Bureau hierselbst offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 2 ℳ von daher bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens den 13. August d. J. Abends mit der Aufschrift:

„Offerte auf Personenwagen"

frankirt an unser maschinentechnisches Bureau, Domhof 48 hierselbst, einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet am 14. dess. Mts. Vormittags 11 Uhr in dem genannten Bureau in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten statt.

Köln, den 26. Juli 1884. (1843)

Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Eisenbahn-Oberbau-Materialien. Die auf Bahnhof M. Gladbach lagernden alten Oberbau-Materialien sollen verkauft werden. Verkaufs-Bedingungen nebst Verzeichniss der zu veräussernden Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen, auch auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 50 ₰ von derselben bezogen werden.

Wegen Besichtigung der Materialien wolle man sich an die Eisenbahn-Bau-Inspection zu M. Gladbach wenden.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen ist, sind verschlossen mit der Ueberschrift: „Offerte auf Ankauf alter Oberbau-Materialien" bis zum 25. August d. J. an das unterzeichnete Betriebsamt einzusenden.

Die Eröffnung findet am folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt.

Aachen, den 25. Juli 1884. (1844)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 61. 1884.

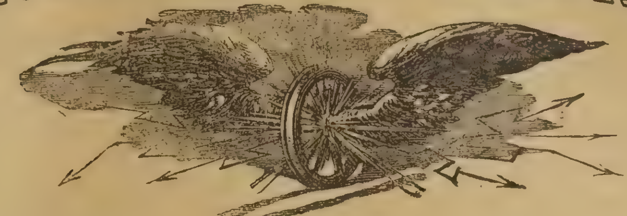
Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. August 1884.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protocoll

der zu Frankfurt a. M. am 29. und 30. Juli 1884 abgehaltenen **Generalversammlung** des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.*)

Verhandelt Frankfurt a. M., am 29. Juli 1884.

Die diesjährige, von der geschäftsführenden Direction einberufene ordentliche Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, zu welcher sich die in dem unten stehenden Verzeichniss namentlich aufgeführten Herren Abgeordneten eingefunden hatten, trat in den Räumen des Saalbaues hierselbst heute zusammen.

Namens der geschäftsführenden Direction übernimmt Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein den Vorsitz, der Vereinssecretär Martin das Schriftführeramt.

Der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung und ertheilt hiernächst dem Herrn Regierungspräsidenten von Wurmb das das Wort, welcher in der Versammlung erschienen ist, um die anwesenden Herren Deputirten im Auftrage des Königlich Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zu begrüssen. Der Herr Regierungspräsident giebt seiner Freude darüber Ausdruck, dass die diesjährige Generalversammlung des Vereins in der schönen Stadt Frankfurt abgehalten werde und zu einer Zeit, in welcher mit der Ausführung grossartiger Eisenbahnbauten begonnen worden sei. Er glaube, dass den erschienenen Herren Vertretern der Eisenbahnverwaltungen die Inangriffnahme dieser Arbeiten den sicheren Beweis liefern werde, dass die Preussische Staatsregierung überall, wo der stets wachsende Verkehr es erfordert, bemüht sei, diejenigen Massnahmen zu treffen, welche geeignet sind, der Entwickelung des Verkehrswesens von Nutzen zu sein. Es sei hauptsächlich der Eisenbahnverwaltungen Bestreben stets darauf gerichtet gewesen, nicht allein den Verkehr zu heben, zu fördern und zu beleben, sondern ihn auch da, wo er sich überraschend schnell entwickelt habe und gewaltsam zusammenpresst, wieder zu entlasten und in die richtigen Bahnen zu lenken und dadurch dem Publikum neben der nothwendigen Sicherheit auch die entsprechende Schnelligkeit des Verkehrs zu gewährleisten, wie denn auch das diesjährige Programm der Generalversammlung sich wiederum mit mancher für die Verkehrseinrichtungen bedeutsamen Angelegenheit beschäftige. Der Herr Regierungspräsident schliesst mit dem Wunsche, dass die diesmaligen Verhandlungen der Generalversammlung ebenso wie die bisherigen zu Nutz und Frommen des Vaterlandes und dem Verein zur Ehre gereichen mögen.

Der Herr Vorsitzende dankt dem Herrn Vertreter der Königlich Preussischen Staatsregierung Namens der Generalversammlung für das Interesse, welches er dem Verein schenke, er fügt die Versicherung hinzu, dass der Verein, gleichwie er bisher unentwegt das Eine Ziel im Auge gehabt habe, durch Erleichterung des Verkehrs und Vervollkommnung der Verkehrseinrichtungen fördernd auf die allgemeine Wohlfahrt einzuwirken, dieser Aufgabe auch ferner sein ganzes Interesse zuwenden werde, wofür auch die diesmaligen Verhandlungen, an denen Theil zu nehmen er den Herrn Vertreter der Staatsregierung, insoweit dessen Zeit dies gestattet, ersucht, den Beweis liefern würden.

Nachdem der Herr Vorsitzende ferner mitgetheilt hat, dass der Herr Eisenbahn-Directionspräsident Wex es zu seinem lebhaften Bedauern sich habe versagen müssen, die Generalversammlung in Person zu eröffnen und die Verhandlungen zu leiten, weil der Gebrauch einer Kur, deren Unterbrechung ärztlicher Seits untersagt worden sei, ihn zur Enthaltung von allen Geschäften nöthige, wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu I. der Tagesordnung. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Zeit von Mitte Juli 1883 bis dahin 1884.

Zu Pos. 1. Firmenänderung,
zu Pos. 2. Betriebsübernahme anderer Bahnen,
zu Pos. 3. Aus dem Verein geschiedene Mitglieder,
zu Pos. 4. Aufnahme neuer Mitglieder,
zu Pos. 5. Anschluss von Bahnen an den Verein nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts,
zu Pos. 6. Verzeichniss der Vereinsmitglieder,
zu Pos. 7. Vereinsstatut,
zu Pos. 8. Vereins-Kartenreglement,
zu Pos. 9. Vereins-Betriebsreglement

*) Da wir in der Lage sind, bereits das Protocoll der Generalversammlung zum Abdruck zu bringen, welches in authentischer und ausführlicher Weise das beste Referat über den Verlauf und die Beschlüsse derselben bringt, so stellen wir — um Wiederholungen zu vermeiden — unsern Bericht über die Versammlung zunächst zurück. Die Redaction.

zu Pos. 10. Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement,
zu Pos. 11. Verschleppungs-Uebereinkommen,
zu Pos. 12. Obligatorische Bestimmungen über die Verladung von Brettern etc.,
zu Pos. 13. General-Saldirungsstelle des Vereins,
zu Pos. 14. Vereins-Wagenregulativ,
zu Pos. 15. Vereins-Kilometerzeiger,
zu Pos. 16. Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse,
zu Pos. 17. Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen,
zu Pos. 18. Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen

nimmt die Versammlung Kenntniss von den Mittheilungen des Jahresberichts.

Zu Pos. 19. Technische Vereinbarungen.

Der Antrag der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, in § 6 der technischen Vereinbarungen zuzusetzen:

„Bei Eisenbahnen, welche durchweg oder theilweise Zahnstangen verwenden und auf welche die Wagen der zum Verein gehörenden Eisenbahnverwaltungen übergehen sollen, also welche gewissermassen zu den Hauptbahnen zu rechnen sind, ist eine Ueberhöhung der Zahnstange über die Schienen-Oberkante bis zu 75 mm zulässig.“

wird der Commission für technische und Betriebsangelegenheiten zur Erledigung (§ 12, litt. b und § 14 des Vereinsstatuts) d. h. mit der Massgabe überwiesen, dass die von ihr zu fassenden Beschlüsse perfect werden, wenn ihnen nicht binnen 8 Wochen nach ihrer Mittheilung an die Vereinsverwaltungen von einem Zehntel sämmtlicher im Vereine vertretenen Stimmen widersprochen worden ist.

Zu Pos. 20. Beantwortungen technischer Fragen,
zu Pos. 21. Herstellung technischer Einheit im Eisenbahnwesen,
zu Pos. 22. Grundzüge für Secundärbahnen,
zu Pos. 23. Classification von Eisen und Stahl,
zu Pos. 24. Prämiirung von Erfindungen,
zu Pos. 25. Vereinszeitung und technisches Organ des Vereins,
zu Pos. 26. Vereinsstatistik

findet sich nichts zu bemerken.

Zu Pos. 27. Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbiditätsverhältnisse des Beamtenpersonals.

Die in der Denkschrift des technischen Consulenten des Vereins behandelten Fragen werden der Commision für Angelegenheiten der Statistik zur Erledigung (§ 12, lit. b und § 14 des Vereinsstatuts) d. h. mit der Massgabe überwiesen, dass die von ihr zu fassenden Beschlüsse perfect werden, wenn ihnen nicht binnen 8 Wochen nach ihrer Mittheilung an die Vereinsverwaltungen von einem Zentel sämmtlicher im Vereine vertretenen Stimmen widersprochen worden ist.

Zu Pos. 28. Statistik über die Dauer der Schienen,
zu Pos. 29. Combinirbare Rundreisebillete,
zu Pos. 30. Betheiligung des Vereins an den Bestrebungen der Actiengesellschaft „Eureka“

ist nichts zu bemerken.

Zu Pos. 31. Vereinscasse,

ersucht der Herr Vorsitzende den Verwaltungsrath der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigsbahn und die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen sich der Prüfung der Vereinscassen-Rechnung zu unterziehen und der Generalversammlung über das Resultat der Prüfung bei No. XVI der Tagesordnung Bericht erstatten zu wollen.

Zu Pos. 32. Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

Zu Curatoren des Pensionsfonds werden die Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen und die Königliche Eisenbahndirection in Magdeburg gewählt.

Beide Verwaltungen nehmen die Wahl an.

Zu Pos. 33. Ständige Commissionen,
zu Pos. 34. Thätigkeit der Commissionen,
zu Pos. 35. Wechsel der geschäftsführenden Direction,

nimmt die Versammlung Kenntniss von den Mittheilungen des Jahresberichts.

Zu II. der Tagesordnung. Neuwahl von sechs Mitgliedern der Prämiirungscommission.

Auf den Vorschlag des Herrn Vorsitzenden werden die Herren Vertreter folgender Bahnen: Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M., Pfälzische Bahnen, Württembergische Staatsbahn, Ungarische Staatsbahn, Oesterreichische Südbahn ersucht, in Gemeinschaft mit der geschäftsführenden Direction die Wahl von 6 Mitgliedern der Prämiirungscommission im Laufe des morgenden Tages vorzunehmen.

Zu III. der Tagesordnung. Ergänzungen der Vereinsbestimmungen über die Ausgabe von combinirbaren Rundreisebilleten durch Aufnahme von Vorschriften über den die Grenzen des Vereinsgebietes überschreitenden Rundreiseverkehr.

Ueber den Gegenstand haben im Laufe des gestrigen Tages Commissionsverhandlungen stattgefunden, deren Resultat durch Herrn Eisenbahndirector Sternberg (K. E.-D. — linksrheinische — zu Köln) zum Vortrag gebracht wird. Ein den Gegenstand betreffender gedruckter Auszug aus dem über die Verhandlungen der Commission aufgenommenen Protocolle befindet sich auf den Plätzen der Herren Abgeordneten.*)

Danach beantragt die Commission zu Gunsten des die Grenzen des Vereins überschreitenden Rundreiseverkehrs nur die Eine Aenderung zu treffen, dass in § 6 der Bestimmungen über die Ausgabe von combinirbaren Rundreisebilleten zugesetzt werde:

„Es ist zulässig, Touren zu combiniren, bei welchen das Vereinsgebiet an einem Punkte verlassen und an einem anderen Punkte wieder betreten wird, vorausgetzt, dass die innerhalb des Vereinsgebietes zurückzulegenden Strecken zusammen immer noch mindestens 600 km umfassen. Die festgesetzte Giltigkeitsdauer wird hierdurch nicht verlängert.“

Die in dem gedruckt vorliegenden Protocoll-Extracte ferner erwähnten Anträge in Bezug auf längere Giltigkeitsdauer der combinirten Billete, Ausdehnung der Ausgabezeit auf die Dauer eines ganzen Jahres etc., hat die Commission nicht zu befürworten vermocht, sie empfiehlt vielmehr, von allen weiter gehenden Aenderungen zur Zeit abzusehen.

Nachdem von Herrn Oberinspector von Scala (K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien) die Motive näher dargelegt worden waren, welche seine Verwaltung zur Einbringung der vorerwähnten Anträge veranlasst haben, wobei insbesondere für die Verlängerung der z. Z. 35 Tage betragenden Giltigkeitsdauer die Thatsache angeführt wurde, dass in Oesterreich die Schulferien 60 Tage betragen, und ferner bemerkt wurde, dass gerade in der Zeit, während welcher combinirte Rundreisebillete nicht verabfolgt werden, Geschäftsreisen in grosser Zahl unternommen würden, deren Ausschliessung von der nur während der Sommer-Reisezeit gewährten Vergünstigung mindestens unbillig erscheine, wurde zur Abstimmung geschritten und der Antrag der Commission mit grosser Majorität angenommen.

Ferner constatirt die Generalversammlung in Erledigung eines zweiten Antrages der Commission durch einstimmigen Beschluss, dass das der letzteren durch Beschluss der vorjährigen General-Versammlung ertheilte Mandat zur endgültigen Feststellung der Ausführungsvorschriften durch die erstmalige Ausgabe der letzteren nicht erloschen sei, vielmehr fortdauere, dergestalt, dass die Commission während der ganzen, vorläufig auf drei Jahre bemessenen Dauer dieser Vereinseinrichtung auch ferner Ergänzungen oder Abänderungen dieser Ausführungs-Vorschriften, und zwar mit verbindlicher Wirkung für alle Vereinsverwaltungen, vorzunehmen berechtigt sei, welche von ihr als zweckmässig oder als nothwendig erkannt werden.

Herr Ober-Regierungsrath Kranold (K. E.-D. Breslau) macht noch darauf aufmerksam, wie es unbillig erscheine, dass den Inhabern der combinirten Rundreisebillete kein Freigepäck gewährt wird, er beantragt deshalb:

1. den letzten Absatz des § 4 der Bestimmungen über die Ausgabe von combinirbaren Rundreisebilleten wie folgt abzuändern:

„Auf jedes combinirte Billet für einen Erwachsenen wird ein Freigepäck von 25 kg und für ein combinirtes Kinderbillet ein Freigepäck von $12^1/_2$ kg gewährt.“

2. Den Antrag sub 1 der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in den §§ 12 (litt. b) und 14 des Vereinsstatuts,

3. Die dem Vorstehenden gemäss nothwendige Aenderung der Festsetzungen unter No. 17 der Ausführungsvorschriften derselben Commission zur endgiltigen Erledigung zu überweisen.

Die vorgeschlagene Form der Erledigung hat, wie der Herr Antragsteller motivirend bemerkt, den Vorzug, dass die intendirte Vergünstigung, vorausgesetzt, dass der Verein überhaupt darauf einzugehen geneigt sein würde, bereits mit dem Beginn der nächstjährigen Ausgabeperiode in's Leben treten könnte, während die Nutzbarmachung derselben bei der Zurückstellung seines Antrages für die Beschlussfassung der nächstjährigen ordentlichen Generalversammlung um ein weiteres Jahr hinausgeschoben werden würde.

Da von den Herren Vertretern der geschäftsführenden Direction und der in der Commission für Angelegenheiten des

*) Wir haben denselben bereits in No. 60 S. 787 d. Ztg. mitgetheilt. Die Red.

Personenverkehrs den Vorsitz führenden Württembergischen Staatsbahn die Dringlichkeit für den vorliegenden Antrag ausgesprochen wird, so stehen der Zulassung desselben zur Discussion Bedenken nicht entgegen. Herr Director Lavale (Pfälzische Bahnen) macht aber, indem er auf die hinsichtlich des Freigepäcks innerhalb des Vereinsgebietes bestehenden abweichenden Bestimmungen hinweist, darauf aufmerksam, dass die Gewährung von Freigepäck eine Abänderung der Couponpreise und damit auch eine Neubeschaffung von Coupons in erheblichem Umfange nothwendig zur Folge haben würde, er hält es deshalb und mit Rücksicht auf die prinzipielle Wichtigkeit des Gegenstandes für angemessen, wenn der vorliegende Antrag nicht der Commission zur Erledigung überwiesen, sondern auf ordnungsmässigem Wege, durch Verhandlung und Beschlussfassung im Schoosse der Generalversammlung zum Austrag gebracht werde.

Die über den Antrag des Herrn Ober-Regierungsrath Kranold zunächst herbeigeführte Abstimmung durch Aufstehen und Sitzenbleiben bleibt zweifelhaft, es wird deshalb zur Abstimmung vermittelst Stimmzettel geschritten, wobei sich ergiebt, dass der Antrag mit 138 gegen 106 Stimmen abgelehnt ist.

Derselbe wird nunmehr in der gewöhnlichen Weise der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs überwiesen werden und durch Beschlussfassung der nächstjährigen ordentlichen Generalversammlung Erledigung finden.

(Fortsetzung folgt.)

Verzeichniss der Abgeordneten zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

abgehalten in Frankfurt a/M. am 29. und 30. Juli 1884

Abgeordnete folgender Eisenbahnen waren zur General-Versammlung erschienen:

A. Von den Deutschen Eisenbahnen:

Königliche Eisenbahndirection zu Altona. Metzener, Regierungsrath.

Badische Staatseisenbahnen. Schupp, Betriebsdirector, Schröder, Ober-Regierungsrath, Bissinger, Baurath.

Bayerische Staatseisenbahnen. v. Schamberger, Director, Böhm, Generaldirectionsrath.

Königliche Eisenbahndirection zu Berlin. Reitzenstein, Ober-Regierungsrath, Magnus, Eisenbahndirector, Werchan, Eisenbahndirector.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Möllhausen, Regierungsrath.

Braunschweigische Eisenbahn. Wolf, Geheimer Finanzrath (vertritt auch Lübeck-Büchen).

Königliche Eisenbahndirection zu Breslau. Kranold, Ober-Regierungsrath.

Königliche Breslau-Freiburger Eisenbahn. Göring, Ober-Regierungsrath.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Dr. Wieczorek, Rechtsanwalt, Eisenbahndirector.

Königliche Eisenbahndirection Bromberg. Pape, Eisenbahndirections-Präsident.

Crefelder Eisenbahn. Siebold, Geh. Finanzrath, Wiesenbach, Regierungsrath.

Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld. Stieger, Regierungsrath.

Elsass-Lothringische Reichseisenbahnen. Mebes, General-director.

Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt. Quassowski, Geh. Regierungsrath.

Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. Dieck, Ober- und Geh. Regierungsrath, Vogel, Oberbaurath, Dr. Sombart, Regierungsrath, Heckmann, Eisenbahndirector, Fleischmann, Eisenbahndirector.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Schneider, Betriebsdirector.

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Früh, Regierungs- und Baurath.

Hessische Ludwigsbahn. Kempf, Geh. Commercienrath, Varrentrap, Dr. Reinhard, Geh. Regierungsrath.

Holsteinische Marschbahn. Bünz, Vorsitzender Director.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn. Mölling, Eisenbahndirector.

Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln. Rennen, Eisenbahndirections-Präsident, Sternberg, Eisenbahndirector, Rüppell, Regierungs- und Baurath.

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln. Offermann, Eisenbahndirections-Präsident.

Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth). Münch, Vorstandsdirector.

Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg. Löffler, Eisenbahndirections-Präsident, v. Webren, Ober-Regierungsrath.

Main-Neckarbahn. Grosch, Geh. Rath, Dr. Rödiger, Geh. Regierungsrath.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Salfeldt, Eisenbahndirector.

Oberhessische Eisenbahn. Altvater, Director.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Ramsauer, Ober-Regierungsrath, Strackerjan, Auditor.

Pfälzische Eisenbahn. Lavale, Director, Becker, Directionsrath.

Saal-Eisenbahn. Mirus, Präsident a. D.

Sächsische Staatseisenbahnen. v. Tschirschky, Generaldirector, Müller, Finanzrath.

Werra-Eisenbahn. Kirn, Bau- und Betriebsinspector.

Westholsteinische Eisenbahn. Renck, Directionsmitglied.

Württembergische Staatseisenbahnen. Dopffel, Finanzrath.

B. Von den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen:

Arad-Temesvárer Eisenbahn. Carl v. Blasovits, Directionsmitglied.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Franz Cerwénka, Oberinspector.

Böhmische Commercialbahnen. Adolf v. Bogusz, Directionsleiter.

Böhmische Nordbahn. Franz Pfeifer, Verwaltungsrath, Georg Löw, Generaldirector.

Böhmische Westbahn. H. Ritter v. Jarsch, K. K. Regierungsrath, Betriebsdirector.

Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn. Emil v. Thaly, Betriebsdirector (vertritt auch die Fünfkirchen-Barcser und Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn).

Buschtěhrader Eisenbahn. Dr. jur. utr. Hugo Böhm, Generalsecretär.

Galizische Carl-Ludwigbahn. Dr. Ritter v. Ostheim, K. K. Regierungsrath, administrativer Director, Franz Zawadil, Oberingenieur.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. R. Dietzschold, Centralinspector. A. Ritter v. Löhr, Oberingenieur.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Fr. Illich, Betriebsleiter und Oberinspector.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Emanuel A. Ziffer, Verwaltungsrath. Anton P. Kühnelt, K. K. Regierungsrath, Generalsecretär.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Fr. Grünebaum, Verwaltungsrath (vertritt auch die Graz-Köflacher und Wien-Aspanger Eisenbahn), W. Ast, Director.

Oesterreichische Nordwestbahn. A. v. Haber, Verwaltungsrath, Dr. G. R. Gross, K. K. Hofrath, Generaldirector.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. A. W. de Serres, Vorsitzender des Directoriums in Wien, F. J. Kohn, Oberinspector.

K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien. Alois v. Czedik, K. K. Sectionschef, Präsident. Th. v. Scala, Oberinspector.

Oesterreichische Südbahn. Karl Prenninger, K. K. Oberbaurath, Bahndirector, v. Träger, Kaiserlicher Rath.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Dr. A. Eger, General-Directionssecretär.

I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn. H. Nübel, Oberinspector.

Ungarische Nordostbahn. Emerich v. Ivánka, Generaldirector, Julius v. Ságy, Generalinspector.

Ungarische Staatseisenbahn. Johann Czigly, Director.

Ungarische Westbahn. Karl Ritter v. Fackh, Generaldirector.

C. Von den Niederländischen, Luxemburgischen und anderen Eisenbahnen:

Holländische Eisenbahn. P. C. Beelenkamp, Oberinspector.

Niederländische Central-Eisenbahn. Dr. jur. D. J. C. van Lennep, Generaldirector.

Niederländische Rhein-Eisenbahn. J. C. s'Jacob, Director-Thesaurier. Dr. jur. J. J. Uytwerf-Sterling, Director.

Niederländische Staatseisenbahn. J. W. Stous-Sloot, Ober-Maschineningenieur.

Grand Central Belge-Eisenbahn. Sommer, Special-Director.

Lüttich-Mastrichter Eisenbahn. Clermont, Director.

Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn. Stanislaus v. Wolff, Oberreferent der Direction.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Bericht über die Frankfurter Generalversammlung würde nur ein unvollständiger sein, wollten wir nicht der festlichen geselligen Zusammenkünfte und Ausflüge gedenken, welche von den Verwaltungen der in Frankfurt einmündenden Bahnen den Mitgliedern der Generalversammlung in liebenswürdigster Weise geboten wurden. Es haben diese mit den Generalversammlungen verbundenen Festlichkeiten hohen Werth. Denn

die Bedeutung der grossen internationalen Versammlungen von Berufsgenossen liegt nicht allein in den technischen Verhandlungen und den organisatorischen Beschlüssen, welche von ihnen gefasst, sonder eben so sehr in den freundschaftlichen Beziehungen, welche bei solcher Gelegenheit unter den Theilnehmern geknüpft werden, wozu die den ernsten Verhandlungen gewidmeten Stunden wohl Anregung, aber nicht die genügende Gelegenheit zur Verfolgung dieser Anregung bieten.

Die im Café „Neue Börse" stattfindende Begrüssungs-Zusammenkunft am Vorabend der Generalversammlung, bei welcher so mancher alte Freundschaftsbund aufgefrischt, so manches neue Bündniss geschlossen wurde, bildete ein stimmungsvolles Entree dieser geselligen Zusammenkünfte, bei welchem ein trefflicher Trunk edlen Gerstensaftes — Münchener Hofbräu — zur Verfügung der Gäste gestellt wurde.

Bei dem am ersten Sitzungstag, am 29. Juli, arrangirten gemeinschaftlichen Festessen, welches Nachmittags 3 Uhr in dem von dem Zauber des Südens angehauchten Palmengarten stattfand, wurde in würdevoller Weise vom Präsidenten der Versammlung, Ober-Regierungsrath Reitzenstein ein Hoch auf unsern Deutschen Kaiser Wilhelm ausgebracht, in welches auch die Vertreter der ausserdeutschen Bahnen lebhaft einstimmten. Im Uebrigen wurde das treffliche zwanglose Mahl gewürzt durch lebhafte Unterhaltung der aus Nord und Süd, Ost und West zusammengekommenen Deputirten.

Für diejenigen Herren, welche das neue Opernhaus zu besuchen wünschten, waren für den Abend Plätze reservirt zu der von der Intendanz der vereinigten Stadttheater in Frankfurt freundlichst veranstalteten und vorzüglich ausgeführten Vorstellung der Verdi'schen Oper „Aïda".

Am 2. Sitzungstag stand nach Schluss der Versammlung ein von der Main-Neckarbahn dargebotener Extrazug zu einem Ausflug nach der Bergstrasse (nach Amorbach und Bensheim) zur Verfügung, während andere Mitglieder der Generalversammlung einen im Festprogramm alternativ proponirten gemeinsamen Ausflug nach Homburg v. d. H. ausführten. Ein dritter im Festprogramm nicht erwähnter Ausflug wurde unternommen von einem kleinern Kreis von Festtheilnehmern unter freundlicher Führung eines Mitglieds der Königlichen Direction Frankfurt (Regierungsrath Pantel) nach dem am Rhein gelegenen rebenumkränzten Weinorte Hattenheim. Diese Festgenossen folgten einer mit rheinischer Gastfreundschaft angebotenen Einladung des Rheinwein-Kaisers, Procurator Wilhelmj, zur Besichtigung seiner grossartig angelegten Weinkeller und Riesenfässer, an welche Besichtigung sich eine reichhaltige Weinprobe anschloss, bei welcher zu einem Imbiss die edelsten, blumenreichsten ältern und jüngern Jahrgänge der Wilhelmj'schen Weinberge in vorzüglichen Auslesen bis zur „Krone des Rheingaues" gespendet wurden.

Das der Generalversammlung gebotene Schlussfest des nächten Tages, des 31. Juli, zu welchem auch die Damen des Rheinlandes sich in grösserer Anzahl eingefunden hatten und die Feststimmung erhöhten, bot den vielseitigsten Genuss. Mittelst Extrazuges der Hessischen Ludwigsbahn fuhr man zunächst 8 Uhr Morgens nach Mainz zur Besichtigung der grossartigen Neubauten (insbesondere des neuen Central-Bahnhofes) der Hessischen Ludwigsbahn, sowie der neuen Mainzer Rheinbrücke, woran sich ein gemeinschaftliches splendides Frühstük mit trefflichen Weinen in der am Rhein in Mainz gelegenen Stadthalle anschloss — angeboten von den Verwaltungen der in Frankfurt einmündenden Bahnen. Vormittags 11 Uhr fuhr man dann mittelst Dampfschiffs und eines mit Fahnen geschmücktem Extrazug der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt über Kastel nach Rüdesheim zur Besichtigung der Zahnradbahn Rüdesheim-Niederwald, auf welcher zwei Festzüge die Gäste zum Germania-Denkmal trugen. Nach Besichtigung desselben und nachdem man den wundervollen Blick in das Rheinthal genossen hatte, wurde vor der Rückfahrt von der Niederwald-Eisenbahn-Gesellschaft ein erfrischender Trunk gereicht, bei welcher Gelegenheit Bahndirector S c h n e i d e r im Namen der Zahnradbahn-Gesellschaft die Damen und Herren begrüsste. Dann brachte derselbe Angesichts des hehren Denkmals der Wiedervereinigung Deutschlands unserem inniggeliebten Kaiser Wilhelm, in welchem wir nicht nur den grossen Herrscher, sondern auch den grossen Menschen verehren, ein donnerndes Hoch aus, in welches die Gesellschaft mit Enthusiasmus einstimmte, worauf die Töne der Wacht am Rhein erschallten.

In gehobener Stimmung fuhr dann die Gesellschaft mit den schön bekränzten Zügen der Zahnradbahn wieder hinab nach Rüdesheim, woselbst Nachmittags 3 Uhr in der neuerbauten, bezaubernd schön unmittelbar am Rhein gelegenen Rheinhalle ein reichhaltiges Mittagsessen von den festgebenden Verwaltungen angeboten war, zu welchen bei den anregenden Klängen der Militär-Musik die edelsten Weine des Rheingaues gereicht wurden. Die vielfachen Toaste: Ober-Regierungsrath Dieck von der Königlichen Direction Berlin auf die Gäste, Hofrath Gross auf die festgebenden Verwaltungen, welche so reiche Genüsse ihren Gästen geboten hatten, Bahndirector Prenninger von der Oesterreichischen Südbahn auf den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, General-Director v. Ivanka von der Ungarischen Nordostbahn auf die anwesenden Frauen, Bahndirector Prenninger auf die abwesenden Frauen, General-Director v. Lennep auf die Niederwaldbahn und auf deren Director gaben der festlichen Stimmung der Theilnehmer warmen Ausdruck. Um 5 Uhr Nachmittags brachte dann ein Extrazug die Gäste nach W i e s b a d e n, woselbst infolge freundlichen Entgegenkommens der städtischen Kurdirection in dem Kurgarten ein feenhaftes Gartenfest mit zwei Musikcorps und zwei Ball-Orchestern, ein grossartiges Feuerwerk, elektrische und bengalische Beleuchtung, Illumination mit Gas und mit Lampions geboten wurde und die Festgenossen so gefesselt hielt, dass Viele den Extrazug verschmähten, welcher 10 Uhr Abends nach Frankfurt programmmässig zurückführen sollte.

Alle Theilnehmer des schönen Festes werden gewiss in den Ausspruch eines Deutsch-Oesterreichers einstimmen, dass die Juli-Tage in Frankfurt und an den rebenumkränzten Ufern des Rheines, bei dessen Gedenken alle Deutschen Herzen höher schlagen, ihnen unvergesslich bleiben werden.

Die Eisenbahn Erfurt-Grimmenthal-Ritschenhausen.*)

Diese Eisenbahn, deren Herstellung in den letzten Jahren die grösste Ausführung auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues in Preussen war, ist am 1. August d. J. dem Betriebe übergeben worden. Die Bahn durchschneidet in der Richtung von Nordost nach Südwest den Thüringer Wald und stellt eine thunlichst gerade Verbindung her zwischen einem Theile des nordöstlichen Deutschlands und Süddeutschland. Der durchgehende Verkehr dürfte demnach eine nicht unerhebliche Bedeutung erlangen. Der Localgüterverkehr wird bei der verhältnissmässig geringen Bevölkerung des Thüringer Waldes und in Hinblick darauf, dass die dort vertretene Kleinindustrie für die Eisenbahnfrachten weniger ins Gewicht fällt, vorläufig nicht hoch anzuschlagen sein; doch ist zu erwarten, dass die Verhältnisse, sobald die betreffende Gegend durch die Bahn mit dem allgemeinen Verkehr in Verbindung gebracht und dadurch leistungsfähiger geworden ist, sich nach und nach günstiger gestalten werden. Der Personenverkehr wird dagegen voraussichtlich sehr bald ein recht lebhafter sein, da die bekannten Annehmlichkeiten des Thüringer Waldes, insbesondere auch die landschaftlichen Reize der von der Bahn durchschnittenen Gegend, sowie die grossartigen, für den Techniker wie für den Nichtfachmann interessanten Bauausführungen während der Sommer- und Herbstmonate viele Reisende zum Besuche einladen. Von besonderer Wichtigkeit dürfte die Bahn in strategischer Beziehung sein, indem sie das rasche und einheitliche Zusammenwirken der im Norden und Süden des Deutschen Reiches befindlichen Truppen wesentlich erleichtert.

Dieser Bedeutung entsprechend, ist die Bahn als Vollbahn zur Ausführung gekommen und auf der Strecke, wo das starke Steigungsverhältniss von 1 : 50 die Leistungsfähigkeit erheblich beeinträchtigt, mit zwei Gleisen versehen worden. Die Anfangs gehegte Absicht, Erfurt als Anfangspunkt der neuen Strecke zu wählen, wurde, als das Thüringische Eisenbahn-Unternehmen auf den Preussischen Staat überging, aufgegeben, somit von der Herstellung einer neuen Linie Erfurt-Arnstadt-Plaue Abstand genommen und die letztgenannte Station der Strecke Dietendorf-Ilmenau als Anfangspunkt der Neubaustrecke bestimmt, so dass für die Strecke Erfurt-Plaue die bereits vorhandene Bahnverbindung Erfurt-Dietendorf-Plaue benutzt wird.

Von der Station Plaue ab führt die Bahn in grössten Steigungen von 1 : 100 und in Curven mit kleinstem Radius von 500 m im Thale der wilden Gera bis zum Bahnhofe Gräfenroda. Hier beginnt die Gebirgsstrecke, welche im engen und gewundenen Gerathale auf einer Länge von 16 km mit einer fast durchgehenden Steigung von 1 : 50 und in Curven mit kleinstem Radius von 350 m bis an den Fuss des Kammes des Thüringer Waldes ansteigt, den Kamm mit einem 3 030 m langen Tunnel durchbricht und auf dem Scheitelpunkt den Bahnhof Oberhof erreicht. Von hier fällt sie 5,3 km lang in 1 : 50 bis zum Bahnhof Zella-Mehlis und weitere 6,5 km bis Bahnhof Suhl, wo die Gebirgsstrecke ihr Ende findet. Nunmehr dem günstiger gestalteten Haselthale mit den beiden Bahnhöfen Dietzhausen und Rohr folgend, gelangt die Bahn, ohne dass das Gefälle von 1 : 100 überschritten wird, bis zu dem 20 km vom Bahnhof Suhl entfernten Bahnhofe Grimmenthal, kreuzt die Werrabahn, überschreitet das Werrathal und findet auf der letzten Strecke 1 : 100 ansteigend, in dem 3,5 km von Grimmenthal entfernten Bahnhofe Ritschenhausen ihren Endpunkt und den Anschluss an die Meiningen-Schweinfurter Eisenbahn.

Der in technischer und landschaftlicher Beziehung hervorragendste Theil der neuen Bahn ist die Gebirgsstrecke von Gräfenroda bis Suhl, welche den Bahnhof Gräfenroda verlassend, allmälig hoch über die Thalsohle ansteigt. An die südöstliche Thalwand in steten Windungen sich anschmiegend, über tiefe Anschnitte und mächtige Dämme führend — nach der Thalseite hin meistens durch hohe Futtermauern gestützt — gewährt sie

*) Der No. 31 des „Centralblatts der Bauverwaltung" vom 2. August 1884 entnommen.

dem Reisenden einen schönen Blick über das herrlich gestaltete Thal. Der Sommer bietet hier dem Auge das saftige Grün des üppigsten Waldes, der Herbst zeigt dessen vielfarbiges Kleid, indem die verschiedenen Nadelholzarten mannigfaltige Schattirungen, die zwischenstehenden, oft zu kleinern und grösseren Gruppen vereinigten Buchen, Eichen und andern Holzarten die verschiedensten Farben und Bilder den Blicken darbieten. Selbst der Winter hat hier seine besonderen Reize, wenn die kräftigen Waldriesen unter der Last des Schnees ihre Zweige senken, während die Sonne ihre Strahlen glitzernd durch diese Krystallmassen und auf die weiten Schneeflächen herabsendet und tausendfach wechselnde Lichterscheinungen und Ueberraschungen hervorbringt. Immer grossartigere Bilder dem Auge vorführend, nähert sich die Bahn mehr und mehr dem Gebirgskamme, durchsetzt eine scharf vorspringende Bergnase, den sogenannten „Zwang“, mit einem kleinen Tunnel und erreicht bald die Sohle des nunmehr steil ansteigenden Thales. Ein fast 1 km langer Einschnitt in festem Porphyrgestein mit nebenliegendem, tief ausgesprengtem Bachbett, welches sich in zahlreichen Wasserfallstufen hoch über die Bahn erhebt, von dieser nur durch eine schmale Felswand getrennt, lässt erkennen, dass der Fuss des eigentlichen Bergrückens nahezu erreicht ist. Ein schriller Pfiff der Locomotive meldet den Eintritt in den Brandleite-Tunnel, welcher den harten Porphyrstock des Gebirgskammes in einer Länge von 3 030 m durchbricht.*) Mehrere Minuten fühlt sich der Reisende, von der übrigen Welt getrennt, tief im Innern des Beerbergs. Hier hat er Gelegenheit, einige Augenblicke darüber nachzudenken, welche Anstrengungen des Geistes und des Körpers es gekostet hat, durch dieses harte Gestein, tief unter der holprigen Bahn des alten Rennstieges einen so bequemen Weg zu schaffen. Doch Wenige sind im Stande, sich ein annähernd richtiges Bild von den vielen Schwierigkeiten zu machen, welche hier überwunden werden mussten. Wir wollen sie daher in aller Kürze vorführen: Vor nunmehr vier Jahren wurden hier die örtlichen Verhältnisse eifrig studirt, um eine möglichst günstige Lage des Tunnels zu finden. Es wurde untersucht, in welcher Weise das Wasser der in den Seitenthälern herabfliessenden Waldbäche für den bevorstehenden schweren Kampf nutzbar gemacht werden könnte; grosse Arbeiter-Casernen, Beamtenwohnungen, Büreauhäuser, Restaurationen wurden erbaut, inzwischen auch bereits Maschinen herbeigeschafft, Schächte abgeteuft, in den Seitenthälern grosse Sammelteiche zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte hergestellt, Maschinenhäuser und Werkstätten errichtet, und diese Gegend, welche bis dahin nur der Jäger, Forstmann und Holzhacker, in den schönen Sommertagen allerdings auch der Vergnügungsreisende aufgesucht hatte, glich bald auf beiden Seiten des riesigen Gebirgskammes einer grossen Werkstatt, wo Hunderte von Arbeitern aus allen Gauen Deutschlands, aus Tirol und aus Italien an dem grossen Werke arbeiteten. Mit Beginn des Sommers 1881 traten auf beiden Seiten die Turbinen in Thätigkeit, welche auf der Ostseite mittelst Druckpumpen Wasser bis auf 100 Atmosphären pressten, um damit die Brandt'schen Drehbohrmaschinen für das Auffahren des Richtstollens zu betreiben, auf der Westseite mittelst Luftpressmaschinen die zum Betriebe der Fröhlich'schen Stossbohrmaschinen erforderliche Luft auf fünf Atmosphären Spannung verdichteten. Nunmehr begann ein anregender Wettkampf zwischen den beiden Bohrsystemen, doch war es schwierig, eine Entscheidung herbeizuführen, einmal, weil die beiderseitigen Gebirgsverhältnisse zu wenig gleichartig waren, dann aber auch, weil die vielen Wassereinbrüche mannigfache Störungen und Behinderungen hervorriefen.

Diese vielfältigen Hindernisse gestalteten sich einige Male so gefahrbringend, dass die vor Ort thätige Belegschaft in grösster Eile und unter Zurücklassung aller Maschinen und Geräthe sich zurückziehen und retten musste. Sind doch Quellen aufgeschlossen, die dem Tunnel in der Secunde 40 bis 90 Liter Wasser unter mächtigem Drucke zuführten. Die Wasserzuflüsse erschwerten nicht allein das Vortreiben des Stollens in hohem Grade, sondern hatten auch andauernd erhebliche Gefahren im Gefolge, besonders auf der Westseite, wo das schwache Gefälle von 1 : 500 den Wasserabfluss wenig beförderte, weshalb die Stollensohle beständig unter Wasser stand. Es war daher oft sehr schwierig, festzustellen, ob beim Abfeuern der Minen alle Schüsse losgegangen seien, oder ob noch Dynamitpatronen in der Sohle sich befanden. Bei der ausserordentlichen Härte des Porphyrs, welcher den härtesten Granit in dieser Beziehung bei Weitem übertrifft und der auf solche Länge bis jetzt noch bei keinem Tunnelbau durchbörtert worden ist, mussten mit der Fröhlich'schen Bohrmaschine meist 28 Bohrlöcher in die Stollenbrust gebohrt werden, von denen viele, als Sohlanschlüsse nach unten gerichtet, sich im Wasser befanden. Bei diesen war daher die Zahl der Versager eine verhältnissmässig grosse, und das nachherige Anbohren oder Anschlagen der trotz aller Vorsicht nicht aufgefundenen „Versager“ hat leider einige Todesfälle und manche Verletzungen herbeigeführt.

*) Vergl. die Mittheilungen über den Brandleite-Tunnel im Jahrgang 1882 No. 46 S. 632 und No. 47 S. 640 unserer Zeitung

Nichtsdestoweniger wurde muthig vorgerückt und am 21. Februar 1883 konnte das Ereigniss, welches bei jedem, besonders aber bei einem so grossen Tunnelbau das erfreulichste ist, nämlich die Stollen-Durchschlagsfeier, festlich begangen werden. Zu dieser Feier sandte Ritter v. Rziha, der um die Tunnel-Baukunst hochverdiente Professor an der technischen Hochschule in Wien, einen in No. 7 des Jahrgangs 1883 des „Centralbl. der Bauverw.“ veröffentlichten Festgruss, in welchem er den Anlagen für den Baubetrieb, dem Betriebsplane und der Ausführung in herzlichen Worten hohe Anerkennung zu Theil werden lässt. — Nach erfolgtem Stollendurchschlage verliefen die weiteren Bauausführungen ohne Störung und verhältnissmässig ruhig.

Unmittelbar hinter dem Tunnel befindet sich der Bahnhof Oberhof, dessen Name von dem auf der Höhe des Kammes gelegenen, in etwa ¾ Stunden zu erreichenden Luftcurorte Oberhof entnommen worden ist. Hier ist der Scheitelpunkt der Bahn, von wo aus sie, wie bereits hervorgehoben, in gleichem Grade fällt, wie sie vorher gestiegen ist. Zunächst sich an die linke Thalwand des Lubbenbachs legend und an dem Städtchen Zella-St. Blasii vorbeiziehend, erreicht sie den Bahnhof Zella-Mehlis, durchschneidet hinter demselben eine Neben-Wasserscheide mit einem 225 m langen Tunnel, überschreitet bald, auf der Hochebene einen freien Blick auf das zurückliegende Waldgebirge gestattend, die Gothaisch-Preussische Grenze und nähert sich, der rechtsseitigen Thalwand des Lauterbachs folgend, dem gewerbreichen Suhl, wo sie sich gegenüber der Stadt hoch am stattlichen Domberge durch Anschneiden der steilen Bergwand mit Hülfe von stützenden Futtermauern und Viaducten einen Weg bahnt, welcher der Bauausführung zwar viele Hindernisse bereitete und einen grossen Kostenaufwand erforderte, nunmehr aber dem Reisenden die herrlichsten Ausblicke auf die Stadt und die zurückliegende, von den Berggruppen des Gebirgsrückens umrahmte Landschaft gestattet. Den schönen Domberg verlassend, überschreitet die Bahn das Lauterbachthal mittelst Dammes und leichter Viaducte und erreicht den Bahnhof Suhl, das Ende der eigentlichen Gebirgsstrecke mit ihren überraschenden Bildern und Bauten.

Auch die weitere Fortsetzung bis Grimmenthal, die Kreuzung mit der Werrabahn, der Uebergang über die Werra und das Werrathal, der Anschluss an die Linie Meiningen-Schweinfurt in Ritschenhausen bietet noch manches technisch Lehrreiche, während auch hier liebliche Landschaftsbilder keineswegs fehlen. Einige Kilometer vor dem Bahnhofe Grimmenthal ist die Bahn aus dem Preussischen Kreise Schleusingen in das Herzogthum Sachsen-Meiningen übergegangen.

Die Bauarbeiten, mit Ausnahme der grösseren Erd-Loose, hat die Bauverwaltung zum grossen Theile in eigener Unternehmung ausgeführt; insbesondere sind die meisten Kunstbauten auf Grund von Abschlüssen mit Arbeitergenossenschaften hergestellt, und die sämmtlichen hierzu erforderlichen Mauermaterialien — auch für die Tunnel — sind seitens der Verwaltung geliefert, welche schon vor Beginn der Bauarbeiten ausgedehnte Schurfversuche zur Aufdeckung von Steinbrüchen und Sandgruben, und zwar mit bestem Erfolge, angestellt hatte. Die vielen Kunstbauten, auf der Gebirgsstrecke meistens mächtige Porphyrsteine mit stark hervortretender Bosse in den Ansichtsflächen zeigend, machen einen vortheilhaften und kräftigen Eindruck und wecken das Gefühl der Unvergänglichkeit. Die für den Brandleite-Tunnel erforderlichen Anlagen für den Baubetrieb wurden ebenfalls seitens der Verwaltung ausgeführt, zum Theil auch das Vortreiben des Richtstollens mittels Bohrmaschinen. Auch die Ausbruchs- und Mauerarbeiten wurden zunächst in Selbstunternehmung begonnen und soweit geführt, dass — wie auch seinerzeit beim Bau des Kaiser Wilhelm-Tunnels der Moselbahn — über die in Betracht zu ziehenden Verhältnisse, über die Höhe der Herstellungskosten u. s. w. ein zuverlässiges Urtheil gebildet und auf dieser Unterlage ein genauer Kostenanschlag und Betriebsplan aufgestellt werden konnte. Nachdem dies geschehen, wurden die Ausbruchs- und Mauerarbeiten auf Grund dieses Kostenanschlags in öffentlicher Verdingung vergeben, während die Lieferung sämmtlicher Mauermaterialien der Verwaltung verblieb.

Erwägt man, dass erst im Frühjahre 1880, also vor etwas über vier Jahren, mit den speciellen Vorarbeiten, welche in den stark gewundenen Thälern, an den steilen und dicht bewaldeten Berglehnen viele zeitraubende Hindernisse fanden, begonnen wurde, so ist die Thatsache, den Vollbetrieb auf dieser an schwierigen Bauausführungen reichen Bahn schon jetzt eröffnet zu sehen, gewiss freudigst zu begrüssen. Auf der Theilstrecke Suhl-Grimmenthal ward der Nebenbahn-Betrieb bereits im December 1882 eröffnet.

Für den Bau der gesammten Bahn Erfurt-Grimmenthal-Ritschenhausen wurde seinerzeit die Summe von 27¼ Mill. Mark bewilligt; für die nach Verstaatlichung des Thüringischen Eisenbahnunternehmens zur Ausführung bestimmte Strecke Plaue-Ritschenhausen sind auf Grund eines genauen Kostenanschlags demnächst 23½ Mill. Mark zur Verfügung gestellt und es lässt

sich gegenwärtig mit Sicherheit übersehen, dass der Kostenanschlag nicht überschritten werden wird.

Der Bau der neuen Bahn ist durch die Königliche Eisenbahndirection in Magdeburg erfolgt, und von dieser Verwaltung werden auch die meisten der noch rückständigen Bauarbeiten vollendet werden, während der Betrieb seitens der Eisenbahndirection in Erfurt geleitet wird. —L.—

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neueröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die Strecken Beszterczebánya- (Neusohl) - Brezova, Scharzfeld - Lauterberg, Wabern-Wildungen und Batiz-Vasvári-Nagybánya als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien.

1. Die von der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen vorläufig verwaltete, von dem Staate erbaute und demnächst den übrigen Ungarischen Staatsbahnstrecken einzuverleibende 34,3 km lange Strecke Beszterczebánya (Neusohl)-Brezova mit den für den Personen- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Lucsatin und Brezova und der zur Aufnahme von Personen und Gepäck dienende Haltestelle Predajna ist am 26. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

2. Am 10. v. Mts. ist die der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover unterstellte, 4,13 km lange Strecke Scharzfeld-Lauterberg und am 15. v. Mts. die derselben Direction unterstellte 17,30 km lange Strecke Wabern - Wildungen mit den Stationen Zennern (ab Wabern 3,2 km), Fritzlar (6,2 km), Ungedanken (11,2 km), Mandern (12,0 km), Wega (14,3 km) und Wildungen (17,3 km) für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eröffnet worden. Hinsichtlich der speciellen Betriebsleitung ist die erstgenannte Strecke dem Königlichen Eisenbahn - Betriebsamte Paderborn, die Strecke Wabern-Wildungen dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (M. W. B.) in Cassel unterstellt worden. Die bisherige Station Scharzfeld-Lauterberg erhält künftig die Bezeichnung: „Scharzfeld".

3. Die Direction der Ungarischen Nordostbahn hat am 6. v. Mts. den Betrieb der Localbahn Szatmár-Nagybánya übernommen.

Die genannte Localbahn ist von einer Actiengesellschaft erbaut und benutzt ausser der Station Szatmár auch die 4,4 km lange Strecke Szatmár - Batiz - Vasvári der Ungarischen Nordostbahn.

Die Länge der Strecke Batiz-Vasvári-Nagybánya, an welcher die für den Gesammtverkehr dienenden Stationen Udvari, Avanyos-Medgyes, Apa, Szinerváralya, Sikarló, Buzsak-Misztótfalu und Nagybánya liegen, beträgt 56,1 km.

Abstellung von Missbräuchen im Retour- und Rundreisebillet-Verkehre. Nachdem die zu Nummer III der Tagesordnung der vorjährigen (Wiener) Generalversammlung gefassten Beschlüsse, betreffend die Abstellung von Missbräuchen im Retour- und Rundreisebillet-Verkehre, perfect geworden waren, hat die geschäftsführende Direction des Vereins festgestellt, in wie weit dem empfehlenden Theile dieser Beschlüsse (nämlich die laut obligatorischen Beschlusses in die Tarife aller Bahnverwaltungen zuzusetzenden Bestimmungen über die Nichtübertragbarkeit der Retour- und Rundreisebillets auch in die zum Aushange kommenden Fahrpläne aufzunehmen, ferner auf die Retourbillets [womöglich auf die Vorderseite] aufzudrucken: „Nicht übertragbar (siehe Tarif)", endlich eine gleiche oder ähnliche Bestimmung bei den Rundreisebillets in den Vordruck aufzunehmen) von den Vereinsverwaltungen entsprochen worden war. Diese Umfrage hat ergeben, dass auch den Empfehlungen der Generalversammlungen von fast allen Vereinsverwaltungen Rechnung getragen worden ist; das Speciellere ist aus dem Circularschreiben der geschäftsführenden Direction vom 24. Juli cr. No. 3929 zu entnehmen.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3929 vom 24. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend die Abstellung von Missbräuchen im Retour- und Rundreise-Billetverkehre (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 4124 vom 25. v. Mts. und No. 4162 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 2. resp. 1. d. Mts.).

No. 4235 vom 24. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neueröffneter Strecken (Scharzfeld-Lauterberg, Wabern-Wildungen und Batiz-Vasvári—Nagybánya) zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4335 vom 28. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend den Uebergang von Lenkachsen-Wagen auf die Linien der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 4363 vom 29. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Abrechnungsverfahren auf den Gemeinschafts- (Uebergangs-) Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 4366 vom 28. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend die Aufstellung der Saldirungsextracte für die Oels-Gnesener Eisenbahn (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 4370 vom 29. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (Beszterczebánya-Brezova) (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4391 vom 28. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Angabe des Bedarfs an Exemplaren der Schienenstatistik. (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4415 vom 31. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend die Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Oesterreichischen Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Deutsches Actiengesetz.

Die am 1. d. M. ausgegebene Nummer des „Reichs Gesetzblatts" publicirt des Gesetz vom 18. Juli 1884, betreffend die Commanditgesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften. Dasselbe tritt, da es an einer besonderen Bestimmung fehlt, im Allgemeinen nach den durchweg geltenden Anordnungen somit in Kraft „mit dem vierzehnten Tage" nach Ausgabe, d. i. am 14. August.

Erlass, betr. Stempel zu Kauf-, Lieferungs- und Werkverdingungs-Verträgen zwischen Staatsbehörden und Gewerbtreibenden.

Aus einem Erlass des Finanzministers vom 28. Juni d. J. über die Anwendung des Gesetzes, betr. die Stempelsteuer für Kauf- und Lieferungsverträge im kaufmännischen Verkehr und für Werkverdingungsverträge vom 6. Juni 1884, welche den Königlichen Eisenbahndirection, den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern und dem Königlichen Eisenbahncommissariat zur Kenntnissnahme und Nachachtung mitgetheilt wird, entnehmen wir Folgendes: Kauf- und Lieferungsverträge über andere Gegenstände als Grundstücke oder Grundgerechtigkeiten — insoweit dieselben nicht nach § 11 des Reichs-Stempelgesetzes vom 1. Juli 1881 vom Preussischen Stempel befreit sind (Tarifnummer 4a zum Reichsgesetze und § 9 des letzteren) unterliegen in Zukunft dem für Kauf- und Lieferungsverträge über bewegliche Gegenstände im Allgemeinen vorgeschriebenen Stempel von ⅓ pCt. des Kauf- oder Lieferungspreises auch dann, wenn die von einem Kaufmann vorgenommene Veräusserung eines nach seinem Geschäft zur Veräusserung bestimmten Gegenstandes in Frage steht. Dieser Stempel ist bei Kaufverträgen, welche mit einer vom Stempel befreiten Person (z. B. dem Reichs- oder Preussischen Fiskus) geschlossen sind, nur zur Hälfte, — dagegen bei Verträgen über Lieferungen an das Reich, den Staat oder öffentliche Anstalten, zum vollen Betrage zu verwenden. Bei Werkverdingungsverträgen, inhalts deren der Uebernehmer auch das Material für das übernommene Werk ganz oder theilweise anzuschaffen hat, ist nach § 2 des Gesetzes vom 6. Juni d. J. zu verfahren. Für Nebenverträge (z. B. Compromissverträge), welche in Kauf- oder Lieferungsverträgen, oder in Werkverdingungsverträgen der im § 2 Abs. 1 des Gesetzes bezeichneten Art enthalten sind, ist neben dem Kauf- oder Lieferungsstempel auch noch der allgemeine Vertragsstempel, — und zwar, wenn der eine der Vertragschliessenden eine vom Stempel befreite Person ist, in der darstellbaren Hälfte von 1 *M.* — zu verwenden. Dagegen bedarf es bei Werkverdingungsverträgen der im § 2 Abs. 2 des Gesetzes bezeichneten Art, falls wegen des darin enthaltenen Arbeitsvertrags der allgemeine Vertragsstempel verwandt ist, eines besonderen Stempels für etwaige Nebenverträge nicht.

Ministerialerlass, betr. Untersagung des Hinauswerfens von Gegenständen aus Eisenbahnzügen.

Mehrfache durch das Hinauswerfen von Gegenständen aus Eisenbahnzügen verursachte Verletzungen von Personen haben den Minister der öffentlichen Arbeit veranlasst, die Königlichen Eisenbahndirectionen unterm 8. Juli d. J. anzuweisen, folgende öffentliche auf den Vorplätzen und in den Wartesälen der Bahnhöfe und an anderen geeigneten Stellen anzuschlagende Bekanntmachung zu erlassen: „Das Hinauswerfen von Gegenständen aus Eisenbahnzügen wird auf Grund des § 53 des Bahnpolizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands untersagt, Zuwiderhandelnde werden nach § 62 ebenda mit einer Geldstrafe bis zu 30 *M.* bestraft, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist."

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Dem Regierungsrath Wittich ist vom 1. August cr. ab definitiv unter Belassung der Functionen eines Abtheilungs-Dirigenten die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin übertragen worden.

Der Regierungsassessor Udo Schulz, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection in Breslau, und der Eisenbahn-Ma-

schieneninspector Landgrebe, Mitglied der Königlichen Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau, sind zu Eisenbahndirectoren mit dem Range der Räthe vierter Klasse, sowie der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Hottenrott in Frankfurt a. M. zum Regierungs- und Baurath Allerhöchst ernannt worden.

Ferner sind ernannt: der Eisenbahn-Hauptkassen-Buchhalter, Rechnungsrath Noetzel in Breslau zum Eisenbahn-Hauptkassen-Rendanten bei der Königlichen Eisenbahn-Direction in Breslau und der Regierungs-Baumeister Caspar in Dortmund zum Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector. Letzterem ist die Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (rechtsrheinisch) in Dortmund übertragen.

Versetzt ist der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Wiesner, bisher in Hannover, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Bremen.

Preussische Staatsbahnen: Aenderung von Stationsnamen.

Folgende Stationen haben andere Namen, resp. eine andere Schreibweise erhalten:

Im Directions-Bezirk Erfurt:

künftig

Gross-Lichterfelde (bisher Lichterfelde),
Ballstaedt („ Ballstedt),
Fröttstaedt („ Fröttstedt),
Neudietendorf („ Dietendorf),
Stadtsulza („ Sulza),
Grossengottern („ Grossgottern),
Knauthain („ Knauthayn).

Im Directions-Bezirk Bromberg:

Gross-Gemmern (bisher Gemmern),
Grossbestendorf („ Bestendorf),
Gross-Lindenau („ Lindenau).

Königliche Eisenbahndirection Altona.

Die „H. B.-H.“ meldet, es sei nunmehr definitiv entschieden, dass die Berlin-Hamburger und die Schleswig-Holsteinischen Linien unter einer Administration vereinigt werden mit dem Sitz in Altona. Das Angebot, welches der Königlichen Regierung durch Beschluss der städtischen Collegien mit Genehmigung des Altonaischen Unterstützungsinstituts gemacht worden ist, und wonach die Stadt das frühere Reventlowstift zur Errichtung von provisorischen Directionsgebäuden für die Bahn auf zehn Jahre kostenfrei hergiebt, ist angenommen worden, und wird schon in kurzer Zeit der Bau der provisorischen Verwaltungsgebäude auf dem Grundstück an der Palmaillenstrasse in Angriff genommen werden. Die Königliche Eisenbahndirection hatte an die Altonaer Zimmer- und Maurermeister eine Aufforderung gerichtet, Offerten bezüglich dieses Baues einzureichen, und ist nunmehr dem Herrn Zimmermeister Biernatzki der Bau übertragen. Eine Zahl von 350 Beamten soll ihren Aufenthalt in Altona nehmen müssen. Wegen Herstellung der definitiven Verwaltungsgebäude hat sich die Stadt mit der Frau Wwe. Heine in Paris Behufs Ankaufs des Heine'schen Grundstücks an der Elbchaussée in Verbindung gesetzt, und sollen bereits auch diese Verhandlungen nahe vor dem Abschluss sein.

Dem „Berl. Act.“ wird aus Hamburg bestätigt, dass die Königliche Direction, der die Berlin-Hamburger und die Altona-Kieler Eisenbahn unterstellt werde, nach Altona gelegt wird. Dagegen würden ab 1. April 1885 Betriebsämter in Hamburg, Berlin, Kiel und Flensburg eingerichtet werden.

Berliner Stadtbahn.

Die Station Zoologischer Garten soll nach dem „Deutschen Tageblatt“ schon am 6. August cr. für den Fernverkehr eröffnet werden. Nach unseren Informationen wird diese Eröffnung keinenfalls vor dem 1. September stattfinden.

Berliner Ringbahn.

Am 11. August cr. wird der an der Berliner Ringbahn zwischen den Stationen Schlesischer Bahnhof und Stralau-Rummelsburg neu hergestellte Haltepunkt „Warschauer Strasse“ für den Personenverkehr eröffnet und werden daselbst die sämmtlichen Stadt-Ringzüge, sowie die an Sonntagen bis Stralau-Rummelsburg verkehrenden Stadtzüge halten.

Naumburg-Artern.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat nunmehr die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt mit Ausführung der speciellen Vorarbeiten beauftragt. Da die Sicherung des Grund und Bodens durch freiwillige Abtretung wider Erwarten langsam von Statten geht und die Vornahme der generellen Vorarbeiten von der vollständigen Hergabe des erforderlichen Terrains abhängig war, hat Herr Graf v. d. Schulenburg-Vitzenburg die Verpflichtung übernommen, für Deckung der Kosten der Vorarbeiten in jedem Falle aufkommen zu wollen.

Gleiwitz-Orzesche.

Die zum Bau der Linie nothwendigen Vorarbeiten haben bereits begonnen.

Herrnstadt-Trachenberg.

Die landespolizeiliche Revision der ausgesteckten Bahnlinie hat am 22. v. M. stattgefunden. Der Bau der Strecke soll im nächsten Sommer vollendet sein.

Staudernheim-Meisenheim.

Die Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Staudernheim nach Meisenheim beauftragt worden.

Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Vom 4. August cr. ab soll die Güterexpedition der Berlin-Stettiner Bahn in Stettin die gesammte Geschäftsführung der Breslau-Freiburger Güterexpedition mit übernehmen und letztere für den öffentlichen Verkehr geschlossen werden. Nur für die den Monat Juli betreffenden Transporte wird dieselbe noch bis gegen Ende August dem Publikum geöffnet bleiben.

Pasewalk-Ueckermünde.

Der Oberbau der Bahn ist bis auf 2 km beendigt, so dass am 21. Juli cr. der erste Arbeitszug von Torgelow nach Ueckermünde gehen konnte. Wie aus sicherer Quelle mitgetheilt wird, findet am 15. August cr. schon die landespolizeiliche Abnahme der Strecke statt und soll die ganze Strecke Jatznick-Ueckermünde am 20. August, spätestens aber am 1. September cr. der Benutzung des Publikums übergeben werden.

Hessische Ludwigsbahn.

Der Central-Güterbahnhof in Frankfurt a/M. ist am 16. v. M. für den Güterverkehr eröffnet worden. Dieser Bahnhof ist am Westende von Frankfurt belegen und u. A. mit sämmtlichen in Frankfurt a/M. einmündenden Bahnlinien der Hessischen Ludwigsbahn in Schienenverbindung. Neben dem Central-Güterbahnhof bestehen die Güterstationen Frankfurt-Ostbahnhof, Frankfurt-Westbahnhof (H. L. B.) und Sachsenhausen der Hessischen Ludwigsbahn unverändert fort. (S. Bekanntmachung in No. 57 S. 764 No. 1715 d. Ztg.)

Mecklenburgische Eisenbahnen.

Die Generalversammlung der Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn wird zum 20. August cr. einberufen. Auf der Tagesordnung steht die Beschlussfassung über Aufbringung der durch Verbindung der Bahn mit der Mecklenburgischen Südbahn entstehenden Kosten.

Es sind übrigens neuerdings Seitens der Mecklenburgischen Süd- und Friedlander Bahn mit der Direction der Friedrich-Franz Eisenbahn wieder Verhandlungen wegen Mitbenutzung des Bahnhofs zu Neubrandenburg angeknüpft worden, nachdem dieselben vor längerer Zeit, da man sich über den Preis nicht einigen konnte, resultatlos verlaufen waren.

Ludwigstadt-Lehesten.

Der Landtag des Herzogthums Meiningen wird heute am 4. August das Project der Erbauung einer Eisenbahn von Ludwigstadt (an der in Bau begriffenen Eisenbahn Eichicht-Stockheim) nach Lehesten berathen, mittelst welcher die Schieferbergwerke in Lehesten an das Bahnnetz angeschlossen werden sollen.

Warstein-Lippstadt.

Die Generalversammlung genehmigte die Vertheilung einer 4 pCt. Dividende für die Stamm-Prioritätsactien, sowie von 2 pCt. Dividende für die Stammactien. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsraths, die Directoren Plassmann und Kettner, wurden wiedergewählt, auch die von dem Aufsichtsrath vorgeschlagene Statutenänderung genehmigt.

Gotha-Ohrdruf.

In der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre wurde durch Majoritätsbeschluss sowohl der Antrag des Stadtraths zu Ohrdruf auf Einleitung von Verhandlungen mit der Preussischen Regierung wegen Uebernahme der Bahn, als auch der des Herzoglichen Staatsministeriums auf Verkauf der Bahn an die Gothaische Staatsregierung und Auflösung der Gesellschaft abgelehnt. Der „Berl. Act.“ bemerkt zu diesem Beschluss, dass, da der Gothaische Landtag seiner Zeit die Mittel zur Weiterführung der Bahn bis Gräfenroda nur unter der Bedingung verwilligt habe, dass Gotha-Ohrdruf in den Besitz des Staates übergeht, die Weiterführung der Bahn nach Gräfenroda unterbleiben werde.

Werrabahn.

In der ordentlichen Generalversammlung der Werrabahn-Gesellschaft waren nur 64 Actionäre anwesend, die 5 231 Actien mit 215 Stimmen vertraten. Da zum Jahresberichte Niemand das Wort nahm, auch sonstige Anträge nicht gestellt waren, so schritt man sofort zur Neuwahl zweier aus dem Verwaltungsrathe ausscheidenden Mitglieder, welche mit sehr grosser Majorität wiedergewählt wurden.

Aus Anlass der am 1. August cr. erfolgten Inbetriebsetzung der Bahnlinie Erfurt-Ritschenhausen bezw. der Theil-

strecken Plaue-Suhl und Grimmenthal-Ritschenhausen, hat, wie dem „Berl. Act.“ gemeldet wird, die Direction der Werrabahn, um den für dieses Unternehmen unvermeidlichen Einnahmeausfall einigermassen zu paralysiren, die einzelnen Dienststellen angewiesen, die grösste Sparsamkeit eintreten zu lassen, soweit dies mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar erscheint.

Eisenbahnproject Erfurt-Rudolstadt.

Aus Thüringen wird der „Frankf. Z.“ geschrieben: In Rudolstadt hat sich ein Comité gebildet, welches das vor einigen Jahren viel besprochene Eisenbahnproject Erfurt-Rudolstadt wieder aufzunehmen beabsichtigt. In diesen Tagen soll die erste Sitzung in Rudolstadt stattfinden. Dem Comité gehören verschiedene Privatpersönlichkeiten sowie Vertreter der an der Strecke interessirten Thüringischen Regierungen an. Auch die Bayerische Staatsregierung hat ihr Interesse an dem Bau der Bahn zugesagt wegen der dadurch bewirkten Fructificirung ihrer Bahnstrecke Eichicht-Stockheim-Ludwigstadt. Die Vorarbeiten für die Bahn Erfurt-Rudolstadt wurden vor Jahren von der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn ausgeführt und vollständig fertiggestellt, die Ausführung des Projects musste jedoch damals wegen der ungünstigen finanziellen Verhältnisse, in welchen sich die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn befand, unterbleiben. Das Comité wird sich wahrscheinlich wegen Ueberlassung dieser Arbeiten an die Verwaltung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn wenden, welche wohl auch geneigt sein dürfte, dieselben gegen einen billigen Preis abzugeben, weil ihr durch die Ausführung des Projects nur Vortheile erwachsen können.

Eisenbahn Elmshorn-Oldesloe.

In einer sehr stark besuchten Versammlung von Interessenten für vorgenannte projectirte Eisenbahn wurde mit Rücksicht darauf, dass die Bahn Oldesloe-Hagenow voraussichtlich in nicht allzuferner Zeit als Staatsbahn gebaut und auch die Holsteinische Marschbahn wahrscheinlich bald an den Staat übergehen werde, die Bahnlinie Elmshorn-Oldesloe also die Verbindungsbahn zweier Staatsbahnlinien werden würde, beschlossen, eine Eingabe an den Herrn Minister zu machen und um Unterstützung durch den Staat zu bitten.

Die Drachenfelsbahn

hat am 17. v. Mts. ihr erstes Lebensjahr vollendet. Das Geschäftsergebniss ist über alles Erwarten günstig ausgefallen; während des gedachten Zeitraums sind in 3 434 Zügen 64 952 Personen aufwärts und 44 122 abwärts, mithin im Ganzen 109 074 Personen befördert worden.

Secundärbahnen in Hessen-Darmstadt.

Das im neuesten „Regierungsblatt“ publicirte Gesetz betreffs Herstellung mehrerer Nebenbahnen ermächtigt die Regierung zum Bau folgender Strecken: 1. von Stockheim über Ortenberg nach Hirzenhain und Gedern, 2. von Hungen nach Lich mit Abzweigung nach Friedrichshütte, 3. von Nidda nach Schotten, 4. von Station Eberstadt nach Pfungstadt, 5. von Rheinheim über Gross-Bieberau und Brensbach nach Reichelsheim, 6. von Osthofen nach Westhofen, 7. von Sprendlingen in Rheinhessen nach Wöllstein. Der Staat übernimmt den Bau und Betrieb der Bahnen unter 1—4 und ist ermächtigt, hierzu die Summe von 2 530 000 ℳ zu verwenden. Uebernimmt die Regierung noch den Bau und Betrieb der übrigen Bahnen, so sind 3 485 000 ℳ im Wege des Staatscredits flüssig zu machen.

Actiengesellschaft „Tramways Mühlhausen im Elsass“.

Nachdem soeben erst eine neue Pferdebahngesellschaft in das Handelsregister von Mühlhausen eingetragen wurde, ist jetzt in Mühlhausen bereits eine zweite Pferdebahngesellschaft constituirt worden. Gegenstand des Unternehmens ist: 1. der Erwerb und Betrieb der von der Rappoltsweiler Strassen-Eisenbahngesellschaft erbauten Linien; 2. die Erwerbung und Nutzung der laut Concession bewilligten Rechte zum Ausladen von Kohlen, Steinen und anderen Gütern an dem Canalbassin; 3. die Erstellung aller Einrichtungen, welche zum Umladen und Transport von Gütern im Interesse der Gesellschaft und der Mühlhauser Industriellen liegen. Die Gesellschaft ist befugt, ihr gegenwärtiges Bahnnetz durch den Bau oder durch Ankauf weiterer Linien oder auch auf irgend einem anderen Wege auszudehnen, Bahnen im Eigenthume Dritter ganz oder blos theilweise, also zum Beispiel lediglich zur Besorgung des Transportdienstes, in Pacht zu nehmen, mit anderen Bahnunternehmungen Gemeinschaftsverträge abzuschliessen, sowie endlich Transportanstalten, welche, in Verbindung mit der Reichseisenbahn stehend, zur Hebung des Verkehrs beizutragen geeignet sind, ins Leben zu rufen oder sich bei der Herstellung solcher zu betheiligen. Die Gesellschaft ist berechtigt, ihr Bahnnetz ganz oder theilweise zu veräussern oder mit anderen Bahnunternehmungen zu verschmelzen, sowie dasselbe in seiner ganzen Ausdehnung oder blos streckenweise, entweder in vollem Umfange oder nur in beschränkter Art, wie zum Beispiel lediglich zur Besorgung des Transportdienstes, zu verpachten. Das Unternehmen hat begonnen mit dem 1. Juli 1884 und seine Zeitdauer ist bis 1911 bestimmt. Director ist der Ingenieur Alfred Chassin, welcher auch Director der neubegründeten vorerwähnten Pferdebahngesellschaft ist.

Tramways-Company of Germany.

Die Tramways-Company of Germany hat die Dividende für das abgelaufene Geschäftsjahr auf 6¾ pCt. festgestellt. Die Gesellschaft betreibt bekanntlich die früher der Continental-Pferdeeisenbahn-Gesellschaft gehörigen Linien in Dresden und Hannover.

Neue Magdeburger Strassenbahn.

Der Bau der Neuen Magdeburger Strassenbahn ist durch die Eisenbahnbau-Gesellschaft Damm & Wendland in Berlin in Angriff genommen. Dieselbe, welche zum Theil mit Pferden, zum Theil mit Dampfbetrieb projectirt ist, hat eine Gleislänge von ca. 19 km und verbindet den Osten mit dem Westen von Magdeburg, geht durch das Innere der Stadt über den Breitenweg bis zur Neustadt und zwar direct nach den dort von ebenderselben Firma projectirten Hafen- und Docksanlagen an der Elbe. Die Finanzirung der Strassenbahn ist von einem Englischen Consortium übernommen worden.

Beförderung von Getreide in loser Schüttung.

Dieses System der Getreidebeförderung, welches im vergangenen Jahre von der Galizischen Carl-Ludwigbahn zuerst eingeführt worden ist, scheint sich nach jeder Richtung als practisch zu erweisen und immer mehr einzubürgern. Nachdem es seit Kurzem auch für die Getreidetransporte im Deutsch-Russischen Verkehr in Anwendung kommt, soll, wie die „Pr.“ vernimmt, jetzt auch in Ungarn mit dem Transport von G e r s t e alla rinfusa angefangen werden, welcher Artikel in grossen Mengen über die Adriatischen Häfen nach Egypten exportirt wird. Da die Einrichtung der gewöhnlichen gedeckten Lastwagen zum alla rinfusa-Transporte eine sehr einfache und nur mit sehr geringen Kosten verbunden ist, so dürfte die neue Methode wohl bald auch anderweitig zur Einführung gelangen. (Ueber die Entladung von Getreide in loser Schüttung Seitens der Bahnverwaltung vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg in No. 56 S. 752 d. Ztg. No. 1695.)

Salon-Krankenwagen.

Die Königliche Eisenbahn-Direction Erfurt hat einen ihrer Salonwagen zum Krankenwagen eingerichtet, welcher gegen Lösung von 12 Billets I. Cl. zum Transport von Kranken benutzt werden kann.

Präjudizien.

Vertretung des Preussischen Fiscus bei Grunderwerb für Staatseisenbahnen. „Durch den Allerhöchsten Erlass vom 24. November 1879 (Min.-Bl. 1880 S. 84) sind ältere Bestimmungen über die Vertretung des Fiscus im Verkehre und den Grundbuchbehörden gegenüber nicht abgeändert. Die letzteren verletzen daher, wenn sie die Legitimation der Königlichen Eisenbahnbetriebsämter zum selbstständigen Erwerb von Grundbesitz für eine Staatseisenbahn nicht anerkennen, vielmehr in Gemässheit der Allerhöchsten Cabinetsordre vom 21. Februar 1845 (J.-M.-Bl. S 70) ministerielle Genehmigung erfordern, keine Rechtsnorm“. (Beschlüsse des K. Kammerger. v. 22. Decbr. 1883 und 28. Jan. 1884; Jahrb. d. Entscheid. Bd. IV No. 64 S. 148 ff.)

Literatur.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. 1884. (Sommer)-Ausgabe No. 5. A u g u s t. Berlin, J u l i u s S p r i n g e r. Preis 2 ℳ.

Die August-Ausgabe dieses zuverlässigsten aller Verkehrsbücher berücksichtigt sämmtliche bis zum heutigen Tage eingetretenen Veränderungen der Sommerfahrpläne der Deutschen und ausländischen Eisenbahnen, Dampfschiffe und Posten. Sie enthält ebenfalls die neuesten Nachweise über Retour- und Rundreisebillets, welch' letztere wiederum eine Vermehrung, vereinzelt auch eine Preisänderung erfahren haben.

Die sich dem amtlichen Kursbuch immer mehr zuwendende Gunst des reisenden Publikums zeigt am besten, wie dasselbe in der That jetzt allen Ansprüchen genügt, und können wir auch diesmal nur bestätigen, dass es wiederum in seiner neuesten Ausgabe Correctheit, Vollständigkeit und Uebersichtlichkeit mit einer geradezu musterhaften Ausstattung vereinigt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. August cr. treten

a) Nachtrag I zum Gütertarif und

b) Nachtrag I zum Vieh- etc. Tarif

für den rubricirten Verkehr in Kraft.

Dieselben enthalten:

ad a) Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Gräfenroda, Grimmenthal, Oberhof, Ritschenhausen und Zella-Mehlis der neueröffneten Strecke Plaue-Ritschenhausen und neue bezw. abgeänderte Tarifkilometer für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt und Berlin, sowie für die Stationen der Werra-Eisenbahn, für Gera, Station der Weimar-Geraer Bahn und Blankenburg i/Thür., Station der neueröffneten Strecke Schwarza-Blankenburg der Saal-Eisenbahn, ferner Aenderungen und Ergänzungen zu „II. B. Specielle Tarifvorschriften“, zum Stationsverzeichniss, zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, den Tariftabellen und Berichtigungen.

ad b) Einführung directer Tarifsätze für die ad a) erwähnten neu einbezogenen Stationen, sowie für Einzelvieh und ermässigte Tarifsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt und Berlin und der Werra-Eisenbahn etc.

Insoweit durch die vorerwähnten Tarifveränderungen Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst zum 15. September cr. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags I zum Gütertarif zum Preise von 0,55 ℳ, der Nachtrag I zum Vieh- etc. Tarif unentgeltlich zu haben sind.

Erfurt, den 1. August 1884. (1845)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. Mai 1881 ist der vom 1. October d. J. ab gültige Nachtrag 23 herausgegeben, welcher enthält: anderweite, theils ermässigte, theils mit Erhöhungen verbundene Ueberführungsgebühren auf der Station Bremen, anderweite, theilweise erhöhete Tarifsätze der Specialtarife für die Stationen Sebaldsbrück und Achim, Ausnahmetarifsätze für Torfstreu zum Export und für Eisenerze, sowie Aenderungen zu den Kilometer- etc. Tabellen.

Exemplare des Nachtrags sind von den Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 26. Juli 1884. (1846)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die Special-Exporttarife für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Moskau-Kursk- resp. Kursk-Charkow-Asow-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser vom 1./13. August bezw. 25. Mai/6. Juni cr. treten mit dem 1./13. September cr. ausser Kraft.

Danzig, den 1. August 1884.

Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, (1847 J)

Namens der Verband-Verwaltungen.

Mit dem 1/13. September cr. treten die zur Zeit via Illowo geltenden Tarife für Getreide etc. von Stationen der **Rjask-Wjasma, Rjask-Morschansk, Morschansk-Sysran, Orenburger, Tambow-Saratow, Koslow-Tambow und Rjaesan-Koslow Bahn** nach **Danzig** und **Neufahrwasser** ausser Kraft. Dieselben werden durch neue Tarife ersetzt, worüber noch nähere Bekanntmachung erfolgt.

Danzig, den 31. Juli 1884. (1848 J)

Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mit dem 1. August 1884 tritt der Nachtrag XIII zum **Preussisch-Oberschlesischen Verband-Gütertarif** in Kraft. Derselbe enthält:

a) Aenderung der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement;

b) Aenderung der Nomenklatur der Ausnahmetarife;

c) Bestimmung über die Abfertigung der Sendungen nach Breslau Stadtbahnhof R. O.-U.-E.;

d) Erweiterung des Ausnahmetarifs für Holz, hinsichtlich der Abfertigung des Langholztransporte;

e) Bestimmung über den Wegfall der Frachtzuschläge für die Stationen der Strecke Tilsit-Memel des Directions-Bezirks Bromberg;

f) Aufnahme einzelner Relationen, bezw. Sätze in den Verband;

g) Aufnahme der Güterhaltestelle Jablonken des Directions-Bezirks Bromberg und der Stationen der ehemaligen Tilsit-Insterburger Eisenbahn: Grünheide, Szilten und Tilsit, ferner der Stationen des Directionsbezirks Breslau: Heidersdorf, Karschau und Kurtwitz, sowie verschiedener Stationen der ehemaligen Posen-Creuzburger und Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn in den Verband; neue Frachtsätze für Breslau O. S. E. und Breslau Oderthorbahnhof — für Breslau O. S. E. zum Theil erhöhte Frachtsätze — und neue Frachtsätze für Sosnowice, sowie regulirte Tarifkilometer im Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen;

h) Ermässigte bezw. neue Ausnahmesätze für Getreide;

i) Ermässigte Ausnahmesätze für Holz des Specialtarifs II;

k) Erhöhte Ausnahmesätze für Flachs (gebrecht) und Hanf;

l) Export-Ausnahmetarife für Eisen und Stahl des Specialtarifs I und II;

m) Aufhebung von Frachtsätzen;

n) Aenderung der Bestimmung betreffs der Güterabfertigung mit Haltestellen etc.;

o) Aenderung der Schreibweise von Stationsnamen;

p) Berichtigungen.

Die erhöhten Frachtsätze für Breslau O. S. E. kommen erst mit dem 16. September cr. zur Einführung.

Exemplare des Nachtrages sind durch Vermittelung unserer Billet-Expeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 28. Juli 1884. (1849 J)

Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. August d. Js. ab treten für den **Preussisch-Bayerischen Verband** anderweite Instradirungsvorschriften in Kraft.

Sendungen mit bisher giltigen Routenvorschriften im Frachtbrief werden, soweit die Routen via Halle-Eisenach-Meiningen und Halle-Bebra-Gmünden in Frage kommen, noch bis zum 14. September cr., soweit die Routen via Grossenhain-Hof resp. Grossenhain-Hof-Wiesau bisher transportberechtigt waren, noch bis zum 14. October cr. über die vorgeschriebene Route zu den directen Sätzen dieses Tarifs abgefertigt.

Vom 15. September bezw. 15. October cr. ab dagegen werden Sendungen mit Routenvorschriften, welche mit den von den Verbandsverwaltungen neu vereinbarten Instradirungsvorschriften nicht übereinstimmen, im gebrochenen Verkehr abgefertigt.

Bromberg, den 30. Juli 1884. (1850 J)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Berlin-Thüringischer Personen- und Gepäck-Verkehr.

Zum Tarif für den Berlin-Anhalt-Thüringischen Personen-Verkehr tritt mit dem 1. August cr. der IX. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Fahrpreise und Gepäcktaxen für den Verkehr zwischen **Berlin B. A. Bhf., Wittenberg** und **Bitterfeld** einerseits und Stationen der Strecke **Plaue-Suhl-Ritschenhausen** und der **Werrabahn** via letztere Strecke andererseits.

Näheres bei den qu. Billet-Expeditionen.

Erfurt, den 29. Juli 1884. (1851)

Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Tarif vom 1. October 1883 für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen** andererseits tritt mit Gültigkeit vom 1. August 1884 der Nachtrag II zum Heft 1 in Kraft. Derselbe enthält den Kilometerzeiger für die dem öffentlichen Verkehr übergebenen Stationen der Neubau-Strecke Plaue-Ritschenhausen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Erfurt.

Elberfeld, den 28. Juli 1884. (1852)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Im **Bayerisch-Sächsischen** Güterverkehr treten am 1. August d. J. für die Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche den im Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verbande über die Route via Ritschenhausen einzuführenden Sätzen entsprechen und bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 31. Juli 1884. (1853)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Freiherr v. Biedermann.

Im **Sächsisch-Württembergischen Verbande** kommen vom 1. August 1884 ab die im Nachtrage VI zu Heft No. 6 des Mitteldeutschen Verbands-Gütertarifs enthaltenen, über die Linie Ritschenhausen-Plaue-Dietendorf giltigen Frachtsätze für **Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau** und **Zeitz** auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen zur Einführung, insoweit dieselben billiger sind, als die zur Zeit im Sächsisch-Württembergischen Verbande bestehenden bezüglichen Taxen. Die betreffenden Sätze werden in einen Tarifnachtrag aufgenommen werden, welcher durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Dresden, am 31. Juli 1884. (1854)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Freiherr v. Biedermann.

Am 1. August 1884 tritt zum **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbandstarif, Heft No. 2,** der Nachtrag VI in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den nördlich von Cüstrin belegenen Stationen der Breslau-Freiburger Bahn (excl. Stettin) einerseits und Dresden-Friedrichstadt und Leipzig (H. S. G.) andererseits enthält. Exemplare desselben sind bei den betheiligten Expeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 31. Juli 1884. (1855)

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Freiherr v. Biedermann.

Hessische Ludwigsbahn. Zum **Mannheim-Bayerischen** Gütertarif vom 1. März a. cr. tritt mit Wirkung vom 1. August der erste Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Steinkohlen, sowie für Roherze und kann von unserem Tarifbüreau, welches auch nähere Auskunft ertheilt, soweit der Vorrath reicht, zum Preise von 10 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Mainz, den 30. Juli 1884. (1856)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes.

Die Special-Direction.

Werrabahn - Bayerischer Verkehr. Am 5. August d. J. tritt für die Beförderung von **lebenden Thieren** in Wagenladungen zwischen gewissen Bayerischen Stationen und unserer Station **Eisenach** ein directer Tarif in Kraft.

Exemplare desselben sind zum Preise von 20 ₰ von den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Meiningen, den 31. Juli 1884. (1857)
Die Direction
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit dem 1./13. September cr. alten/neuen Styls gelangt die zweite Ausgabe des Theils I des Güter-Tarifs des **Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahn - Verbandes,** welche theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze enthält, zur Einführung.

Durch diese zweite Ausgabe wird der Theil I des Güter-Tarifs des rubricirten Verbandes vom 8./20. October 1882 alten/neuen Styls nebst den zugehörigen Nachträgen I bis IV aufgehoben.

Bis zur Ausgabe des neuen Tarifs, welche noch besonders publicirt werden wird, ertheilen wir auf alle Anfragen bezügliche Auskunft.

Bromberg, den 31. Juli 1884. (1858 J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. d. M. tritt für den Transport von **Europäischem Stamm-** und **Rundholz** bei Aufgabe von **mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief** von Station Breznic der Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn nach Leipzig (Bayer. u. Dresdner Bahnhof) ein Frachtsatz von 1,36 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 2. August 1884. (1859)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande gelangen am 10. August d. Js. im Verkehre von Diedenhofen und Oettingen-Rümelingen nach verschiedenen Sächsischen Stationen Ausnahme- Frachtsätze für R o h e i s e n in Ladungen von 10 000 kg zur Einführung, über welche die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 30. Juli 1884. (1860)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Belgischer Güter-Verkehr. Für Gubenholztransporte ab Station Arenshausen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Frankfurt a. M. nach Charleroi und Micheroux sind nachstehende Frachtsätze vom 1. August cr. ab anzuwenden:

	Grubenhölzer über 6 m lang	Grubenhölzer unter 6 m lang
nach Charleroi	Frcs. 22,70	Frcs. 17,15
„ Micheroux	„ 20,00	„ 15,00

pro 1 000 kg.

Das Nähere ist bei genannter Station zu erfahren.

Köln, den 31. Juli 1884. (1861)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Vom 1. August cr. ab wird die Station Hergenrath des Eisenbahn - Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) in den Staatsbahn - Güterverkehr **Köln (linksrheinisch) - Hannover** einbezogen. Die betheiligten Güter-Expeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Hannover, den 28. Juli 1884. (1862)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg - Erfurt. Am 1. August cr. gelangen zum Gütertarif Heft 1 und 2, sowie zum Vieh- etc. Tarif für den rubricirten Verkehr die ersten Nachträge zur Ausgabe.

Dieselben enthalten neben Aenderungen bezw. Ergänzungen auch Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Gräfenroda, Grimmenthal, Oberhof, Ritschenhausen, Zella-Mehlis der neu eröffneten Strecke Plaue-Ritschenhausen des Eisenbahn - Directionsbezirks Erfurt, für die neu einbezogenen Stationen Drübeck und Ilsenburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg und für Blankenburg in Thür. der neu eröffneten Strecke Schwarza-Blankenburg in Thür. der Saalbahn, sowie anderweite Entfernungen und Tarifsätze für Langwedel und die Stationen der Werrabahn, und Berichtigungen.

Durch letztere werden in einigen Fällen Frachterhöhungen herbeigeführt; dieselben treten indess erst mit dem 15. September cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare der Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 31. Juli 1884. (1863)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. August cr. treten
a) Nachtrag II zum Gütertarif,
b) Nachtrag I zum Vieh- etc. Tarif
in Kraft.

Dieselben enthalten:

ad a) Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Gräfenroda, Grimmenthal, Oberhof, Ritschenhausen und Zella-Mehlis der neu eröffneten Strecke Plaue-Ritschenhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und für Blankenburg i/Th. der neu eröffneten Strecke Schwarza-Blankenburg i/Th. der Saal-Eisenbahn; ermässigte Tarifsätze für die Stationen Gera Th. und W. G., Leipzig B. A., H. S. G., M. H., Th., Plagwitz-Lindenau Th., Weida Th., Wolfsgefärth Th., Zeitz Th. und für die Stationen der Werra-Eisenbahn; erhöhte Ausnahme - Frachtsätze für Getreide etc. für Illowo transito, Aenderungen und Ergänzungen zu II. B. Specielle Tarifvorschriften zu dem Stationsverzeichnisse und den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger sowie Berichtigungen;

ad b) Tarifsätze für Einzelvieh und Sätze für die ad a erwähnten neu einbezogenen Stationen sowie ermässigte Tarifsätze für Gera Th. und W. G., Leipzig B. A., H. S. G., M. H., Th., Plagwitz - Lindenau Th., Weida Th., Wolfsgefärth Th. und Zeitz Th. und Berichtigungen.

Insoweit durch die vorerwähnten Tarifveränderungen Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. September 1884 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags II zum Gütertarif zum Preise von 0,50 ℳ und des Nachtrags I zum Vieh- etc. Tarif unentgeltlich zu haben sind.

Erfurt, den 30. Juli 1884. (1864)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staats - Eisenbahn - Gesellschaft. Zu dem Oesterreichischen Verbandtarife Theil II Heft 1 vom 1. August 1883 ist ein Nachtrag V erschienen, welcher directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lieben und Wien (Staats- und Nordwestbahn), ferner geänderte Frachtsätze zwischen Sternberg (Mährisch-Schlesische Nordbahn und Mährische Grenzbahn) und den Prager Bahnhöfen und Berichtigungen enthält.

Ferner ist ein Nachtrag IV zum Localtarif Theil II Heft 4 erschienen, welcher einen Ausnahmetarif für Borstenviehtransporte in Wagenladungen auf der St. Marxer Flügelbahn enthält.

Exemplare sind bei der Verkehrsdirection in Wien I, Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1865 R M)

Mit 20. August d. J. tritt zum Local-Gütertarife der Galiz. Carl-Ludwigbahn Theil II vom 1. Januar 1883 ein Nachtrag VI in Kraft, welcher Abänderung des Ausnahmetarifes VIII für Grosshornvieh-Transporte enthält.

Wien, am 1. August 1884. (1866)
Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn. Mit 20. August 1884 treten folgende Tarifnachträge in Kraft:

Nachtrag VI zum Tarif vom 1. Mai 1881 für den Galizischen Gemeinschaftsverkehr;

Nachtrag IV zum Hefte 1 vom 1. Juni 1883 und

Nachtrag IV zum Hefte 2 vom 1. Juni 1883 für Galizisch - Oesterr. - Böhmischen Gemeinschaftsverkehr;

Nachtrag III zum Tarife vom 15. Juli 1883 für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr.

Für die betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn. (1867)

Szatmár - Nagybányaer Eisenbahn. Mit dem 15. August l. J. wird der seit Eröffnung der Szatmár-Nagybányaer Bahn giltige Theil II des Localtarifes ausser Wirksamkeit gesetzt und an dessen Stelle ein neuer Theil II mit billigeren Frachtsätzen zur Einführung gebracht, welcher in Stationen, sowie bei der Materialverwaltung der Generaldirection der Ungarischen Nordostbahn gegen den festgesetzten Preis käuflich zu haben ist.

Budapest, am 1. August 1884. (1867 a)
Die Generaldirection der Ungarischen Nordostbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Rumänische Eisenbahnen. Am 1. August l. J. tritt Nachtrag X zum II. Theil des Localgütertarifs in Kraft.

Bukarest, den 22. Juli 1884. (1868)

II. Lieferfristen.

Mit Rücksicht auf die von der Italienischen Regierung angeordneten Sanitätsmassregeln haben die Oberitalienischen Bahnen sowohl für Eil- als für Frachtgut die Lieferfristen bis auf Weiteres aufgehoben.

Genannte Verwaltung lehnt ferner die Verantwortlichkeit ab für allen Schaden, welcher aus der Desinfection und der dabei nöthig werdenden Manipulation, sowie aus allfälligen Verzögerungen der Güter entstehen könnte.

Die Desinfection besteht darin, dass vor der Beladung der Wagen die Wagenwände mit Carbolwasser abgewaschen und sodann nach vollzogener Ladung der Wagenraum mit Chlordämpfen gesättigt wird.

Für die mit der Desinfection verbundenen Manipulationen erhebt die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen eine Taxe von 15 Cts. pro 100 kg, welche auf die Sendungen nachgenommen wird.

Der directe Güterverkehr nach Sicilien ist vorläufig eingestellt. Sämmtliche vom Continent nach Sicilien fahrenden Schiffe haben eine 10tägige Quarantäne zu bestehen.

Die Ein- und Durchfuhr von Lumpen, nicht gewaschenen Kleidungsstücken, roher bezw. nicht gewaschener Wolle, Tuchenden, Charpie etc. aus Frankreich nach Italien ist verboten. Waaren dieser Art aus andern Ländern muss ein Zeugniss eines Italienischen Consulates beigegeben werden, welches bestätigt, dass dieselben nicht aus Frankreich herrühren.

Ueberhaupt verboten ist die Einfuhr von Lumpen und Knochen in die Provinzen Mailand und Novara.

Strassburg, den 29. Juli 1884. (1869)
Die geschäftsführende Direction:
Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Bilanz pro 31. December 1883.

Activa.

		M.	Pf.	M.	Pf.
1	Eisenbahn-Anlage von Halberstadt nach Blankenburg pro 31. December 1882	2 582 324	27		
	Zugang durch Erweiterungsbauten 1883	22 411	26	2 604 735	53
2	Hüttenbahn pro 31. December 1882	187 798	29		
	Zugang durch Erweiterungsbauten 1883	723	89	188 522	18
3	Langenstein-Derenburg bis 31. December 1882	182 095	20		
	Zugang durch Erweiterungsbauten 1883	3 289	40	185 384	60
4	Magazinbestand, Reservetheile am 31. December 1882	31 768	22		
	Zugang 1883	30 389	57	62 157	79
5	Effecten-Conto	.	.	66 930	—
6	Cassenbestand am 31. December 1883 (hiervon 165 000 M. im Leihhause belegt)	.	.	220 560	55
7	Debitoren	.	.	61 033	39
8	Deckung durch Eltzbacher & Co., Köln a/Rhein, für die am 31. Decbr. 1883 nicht erhobene Dividende der Stamm-Prioritäts-Actien 1875/80	.	.	720	—
	Summa	.	.	3 390 044	04

Passiva.

		M.	Pf.	M.	Pf.
1	Actien-Capital	.	.	1 200 000	—
2	Stamm-Prioritäts-Actien	.	.	1 200 000	—
3	Prioritäts-Obligationen I. Emission	279 600	—		
4	Amortisirte Prioritäts-Obligationen I. Emission	20 400	—	300 000	—
5	Prioritäts-Obligationen II. Emission	162 300	—		
6	Amortisirte Prioritäts-Obligationen II. Emission	2 700	—	165 000	—
7	Subvention der Zuckerfabrik und Stadt Derenburg	.	.	70 000	—
8	Reservefonds	.	.	62 814	72
9	Zuschuss des Reservefonds zu beschafften Erweiterungen bis ult. 1883	.	.	75 402	50
10	Erneuerungsfonds	.	.	24 000	—
11	Creditoren	.	.	136 252	41
12	Nicht erhobene Dividende pr. 1873, 1874, 1881 und 1882	.	.	3 489	—
13	Nicht erhobene Dividende pr. 1875 bis 1880	.	.	720	—
14	Betriebs-Ueberschuss: Brutto	162 365	41		
	Davon ab: Rücklage in den Reservefonds	10 000	—	152 365	41
	Summa	.	.	3 390 044	04

Braunschweig, den 11. Mai 1884.
Der Verwaltungsrath.
(gez.) Gravenhorst. (gez.) M. Eltzbacher.

Vorstehende Bilanz mit den von dem ständigen Revisor zuvor revidirten Büchern übereinstimmend befunden.
Blankenburg, den 20. Mai 1884.
Die von der Generalversammlung gewählten Revisoren.
(gez.) G. Runde. (gez.) Eduard Spiegelberg. (gez.) Herm. Wolff.

Blankenburg, den 10. Mai 1884.
Der Bahndirector.
(gez.) A. Schneider.

Mit den von mir revidirten Büchern übereinstimmend befunden.
Blankenburg, den 14. Mai 1884. (1870)
(gez.) Ziermann, Eisenbahn-Secretär.

Königliche Eisenbahndirection zu Altona.

Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritätsobligationen I., II., III. und IV. Emission der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft haben am 15. d. Mts. stattgefunden, und sind in denselben folgende Nummern gezogen worden:

1. 4 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission (XVIII. Ausloosung).

50 Stück à 150 Thaler, jetzt 450 M.

No. 255 363 416 417 448 493 617 630 758 790 861 1003 1191 1216 1217 1342 1466 1560 1579 1811 1953 2047 2102 2143 2258 2293 2296 2711 2778 2921 3109 3220 3475 3505 3535 3547 3646 3727 3886 3999 4354 4455 4469 4518 4527 4586 4631 4856 4919 4975.

25 Stück à 300 Thaler, jetzt 900 M.

No. 5058 5070 5110 5135 5180 5357 5485 5579 5638 5659 5800 5934 6028 6124 6131 6287 6291 6599 6655 6824 6891 7017 7338 7351 7462.

10 Stück à 750 Thaler, jetzt 2 250 M.

No. 7514 7579 7735 7914 7991 8015 8115 8176 8255 8292.

5 Stück à 1 500 Thaler, jetzt 4 500 M.

No. 8541 8808 8817 8884 8973.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 24 295 381 811 1049 1387 1940 2881 3279 3924 4088 5131 5346 5404 5555 5612 5842 5878 5883 6035 6415 6874 7026 7509 7852 8590 8804.

2. 4½ pCt. convertirte, früher 5 pCt. Prioritätsobligationen II. Emission (XIV. Ausloosung).

I. Theil.

125 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 M.

No. 67 120 157 219 346 422 620 789 1107 1355 1369 1389 1539 1542 1645 1726 1825 1882 1923 2101 2105 2113 2621 2712 2930 3103 3241 3367 3622 3626 3808 4241 4268 4273 4563 4564 4755 4766 4769 4930 4940 4978 5012 5073 5098 5212 5252 5267 5292 5317 5464 5786 5787 5821 6024 6045 6053 6075 6284 6348 6382 6405 6537 6538 6880 6956 7091 7153 7391 7402 7541 7621 7722 7757 7785 7829 7939 8190 8217 8246 8350 8579 8940 8953 8982 9077 9092 9262 9329 9336 9380 9668 9752 9801 9884 9910 9984 9985 9995 10027 10085 10370 10463 10590 10764 10849 11127 11171 11317 11358 11419 11468 11506 11654 11733 11808 11879 11888 12001 12045 12240 12259 12343 12371 12495.

25 Stück à 500 Thaler, jetzt 1 500 M.

No. 12593 12733 12764 12854 12935 12991 13000 13056 13097 13387 13402 13441 13480 13595 13847 14013 14060 14132 14313 14325 14434 14490 14560 14742 14948.

II. Theil.

50 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 M.

No. 16369 16457 16709 16889 17020 17235 17276 17286 17332 17365 17368 17450 17477 17483 17494 17530 17567 17597 17695 17723 17735 17925 17965 18050 18175 18182 18305 18326 18490 18691 18763 18843 18860 18874 18937 18980 19142 19160 19240 19256 19263 19270 19406 19411 19465 19474 19489 19516 19604 19675.

10 Stück à 500 Thaler, jetzt 1 500 M.

No. 20094 20160 20252 20358 20475 20488 20591 20700 20847 20939.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 253 352 1134 1164 1339 1556 2065 2092 2125 2165 2595 2714 3213 3500 3609 3610 4025 4372 5185 5274 5660 5713 5847 5985 7024 7267 7749 7751 7767 8018 8162 8443 8565 8992 9315 9316 9860 10185 10508 10817 10961 11038 11184 11330 11882 11977 12049 12199 13011 13074 13187 13225 13539 14374 14749 16535 16801 17034 17044 17115 17118 17250 17410 17527 17625 17654 17698 17712 18702 18852 18988 19023 19300 19317 19363 19445 19494 19661 19756 19775 19849 19862 20327 20354 20515 20516.

3. 4½ pCt. Prioritätsobligationen III. Emission (VIII. Ausloosung).

53 Stück à 300 M.

No. 141 222 253 292 543 549 572 607 1187 1446 2351 2386 2944 2958 3175 3195 3234 3826 3843 4545 4637 4682 4740 4780 5907 5912 5931 5966 6044 6051 6061 6098 6117 6222 6319 6345 6403 6627 6636 6760 6761 6764 6869 6927 7003 7055 7059 7086 7120 7146 7173 7184 7354.

10 Stück à 1500 M.

No. 7591 7700 8093 8097 8306 8397 8404 8868 8997 8998.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 1432 2910 3186 4179 4180 4930 4977 5554 5563 5576 5979 6043 7340 7740 8688.

4. 4½ pCt. Prioritätsobligationen IV. Emission.

I. Theil (VI. Ausloosung).

21 Stück à 500 M.

No. 1259 1542 1606 1762 1880 1988 2127 2238 2239 2309 2349 2417 2458 2467 2562 2606 2609 2709 2835 2956 2965.

4 Stück à 2 000 M.

No. 3013 3107 3143 3240.

II. Theil (V. Ausloosung).

18 Stück à 1000 M.

No. 4009 4313 5416 5549 5682 5768 5795 5803 5948 6013 6048 6276 6383 6401 6406 6562 6624 6750.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 989 1227 1438 1486 1487 1563 2388 2547 2686 3069 3174 3206 3745 5234.

Die Zahlung der Capitalbeträge der am 15. d. M. gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörenden Zinscoupons und Talons am 2. Januar k. J. und an jedem folgenden Montage, Dienstage, Donnerstage und Freitage von 9 Uhr Vormittags bis 12 Uhr Mittags bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, woselbst auch die von früheren Ausloosungen restirenden Obligationen schon jetzt an den bezeichneten Wochentagen zur Einlösung präsentirt werden können.

Die ausgeloosten Prioritätsobligationen

II. Emission werden auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst.

Die bis zum 15. d. M. weiter eingelösten 82 Stück Altona-Kieler Prioritätsobligationen I. Emission, 185 Stück II. Emission, 53 Stück III. und 45 Stück IV. Emission sind mit den dazu gehörenden Zinscoupons und Talons in Gemässheit des § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt worden.

Altona, den 22. Juli 1884. (1871)

IV. Submissionen.

Die Anfertigung und Lieferung von 10 Stück Personenwagen II./III. Classe soll vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungs-Bedingungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Bureau hierselbst offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 2 ℳ. von daher bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens den 13. August d. J. Abends mit der Aufschrift:

„Offerte auf Personenwagen"

frankirt an unser maschinentechnisches Bureau, Domhof 48 hierselbst, einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet am 14. dess. Mts. Vormittags 11 Uhr in dem genannten Bureau in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten statt.

Köln, den 26. Juli 1884. (1872)
Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrh).

V. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Eisenbahn-Oberbau-Materialien. Die auf Bahnhof M. Gladbach lagernden alten Oberbau-Materialien sollen verkauft werden. Verkaufs-Bedingungen nebst Verzeichniss der zu veräussernden Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen, auch auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 50 ₰ von derselben bezogen werden.

Wegen Besichtigung der Materialien wolle man sich an die Eisenbahn-Bau-Inspection zu M. Gladbach wenden.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen ist, sind verschlossen mit der Ueberschrift: „Offerte auf Ankauf alter Oberbau-Materialien" bis zum 25. August d. J. an das unterzeichnete Betriebsamt einzusenden.

Die Eröffnung findet am folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt.

Aachen, den 25. Juli 1884. (1873)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 62. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs'
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. August 1884.

Die Locomotiv-Feuerbüchse für Rauchverzehrung und Brennstoff-Erparniss

mit besonderer Berücksichtigung des Systems Nepilly.

Beobachtungen, gesammelt von **Johann Pechar**, Director der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.

(Fortsetzung.)

II. Amerika.

Newyork, Lake Erie & Western Railroad Co. 1883. (Fig. 9.) Die Feuerbüchse der Personenzugs-Locomotiven dieser Bahn hat, wie Fig. 9 darthut, die gewöhnliche Grösse und Construction. In dieselbe ist jedoch ein Feuerschirm, aus 4 gleichen Chamottezieg eln bestehend, eingebaut, welcher auf 3 zweizölligen (= 51 mm) Wasserrohren ruht, die, unterhalb der Siederohrwand beginnend, in gerader Richtung gegen die Feuerthür aufsteigen und dann, nach oben gebogen, oberhalb der Feuerthür in die obere Decke der Feuerbüchse einmünden.

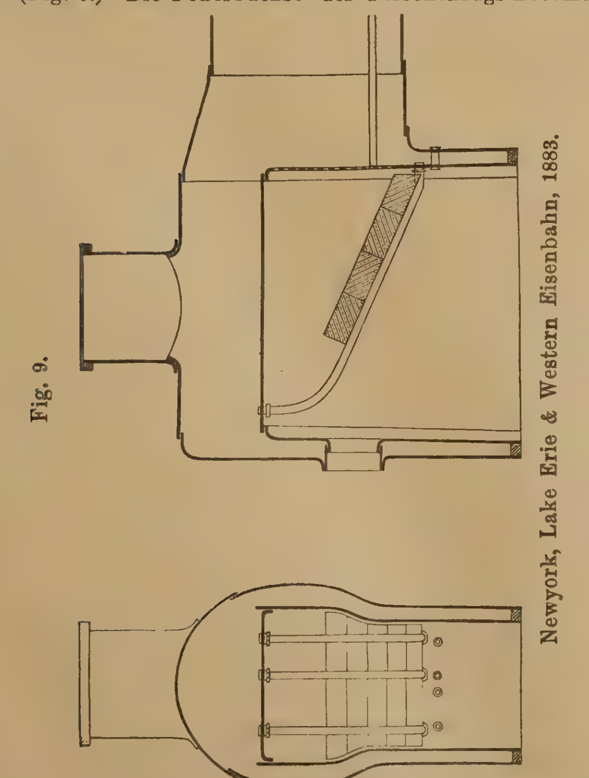


Fig. 9.

Newyork, Lake Erie & Western Eisenbahn, 1883.

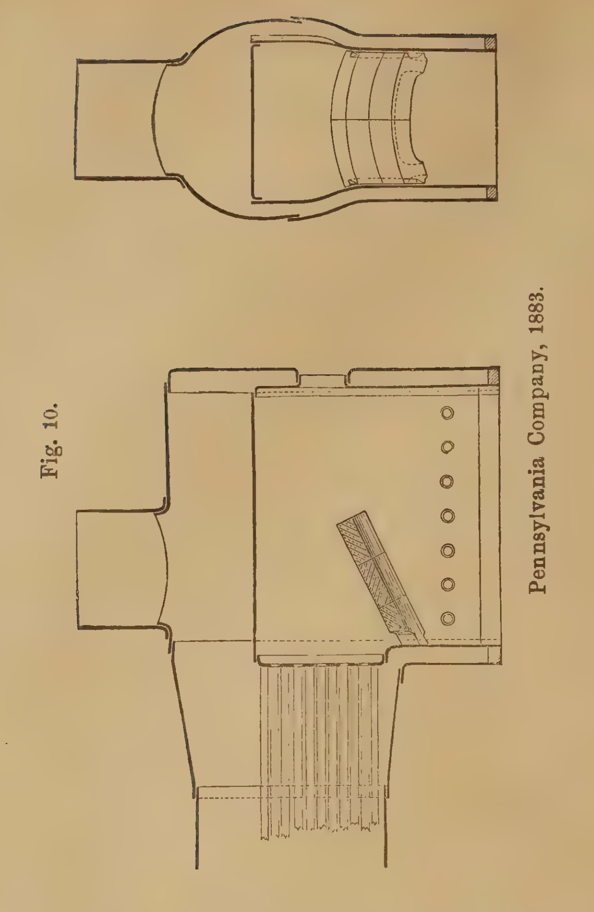
Pennsylvania Railroad Company. 1883. (Fig. 10.) Die in Fig. 10 abgebildeten Locomotiven dieser Bahn haben wohl einen Feuerschirm, aber keinen Deflector (Luftschirm) an der Feuerthür. Den letzteren deshalb nicht, weil bei Benutzung desselben, wie zahlreiche Versuche in Altona ergaben, die Verbrennung bei der sehr starken Inanspruchnahme der Locomotiven eine viel raschere ist und ein Ersparniss an Brennstoff daher nicht erzielt wird. Uebrigens wird der Feuerschirm nur dann verwendet, wenn bituminöse Kohle gebrannt wird; in diesem Falle hat der Rost eine Fläche von 17,6 □' (1,635 qm). Bei der Heizung mit Anthracitkohle jedoch wird in die Feuerbüchse kein Feuerschirm eingebaut, weil bei dieser Kohle die Menge der flüchtigen Bestandtheile im Vergleich mit jenen der bituminösen Kohle sehr klein ist. Dagegen haben die Personenzugs-Locomotiven, auf welchen Anthracitkohle gebrannt wird, grössere Feuerbüchsen; die Rostfläche bei diesen Locomotiven mit Cylindern von 17" × 24" (43 cm × 61 cm) und Triebrädern von 5' (1,524 m) beträgt nämlich 29,13 □' (2,706 qm). Bei den Personenzugs-Locomotiven steht überdies behufs leichterer Entfernung der Schlacken ein Schüttelrost in Verwendung.

Was die Beschaffenheit des Rostes selbst anbelangt, so sei erwähnt, dass nach den Erfahrungen dieser Eisenbahnverwaltung überall dort, wo ein von verunreinigenden Bestandtheilen verhältnissmässig freies Wasser benutzt werden kann, — ein Wasser z. B., welches in Einer Gallone nicht über 15 g feste Körper enthält, — der Wasserrost sich mit Vortheil verwenden lässt, weil hierdurch eine regere Circulation des Wassers erzielt wird.

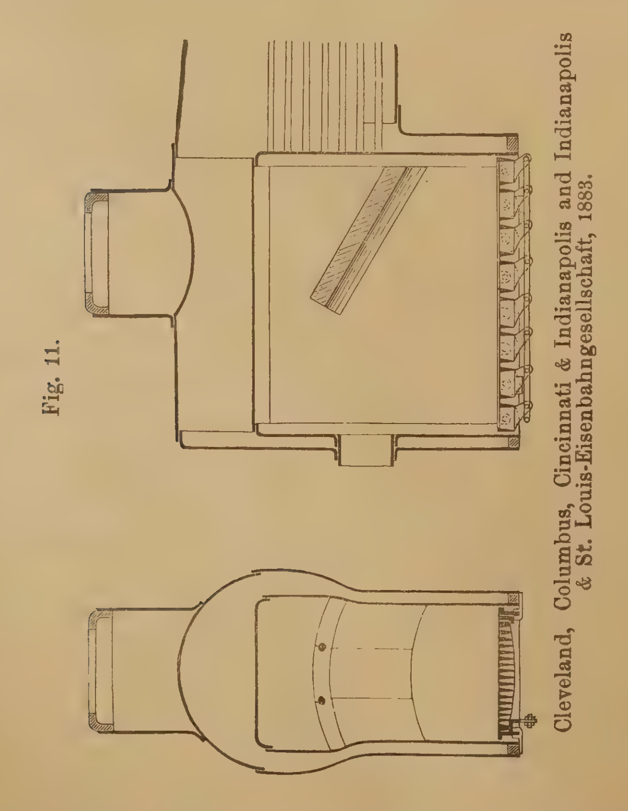
Auf der Linie Pennsylvania Railroad der erwähnten Eisenbahngesellschaft stehen ausschliesslich Wasserroste dieser Art im Gebrauche.

Delaware, Lackawanna & Western Railroad Co. Die Feuerbüchsen der Locomotiven dieser Bahn haben keinen Feuerschirm, überhaupt keine besonderen Vorrichtungen.

Philadelphia und Reading Railroad Company. 1883. Die Locomotiven dieser Bahn sind nach dem System Wootten (Kesselconstruction) mit einer ungewöhnlich grossen Feuerbüchse versehen, weil als Feuerungsmaterial die längs der Linien derselben sich vorfindende Anthracitkohle und zwar Kleinkohle verwendet wird.

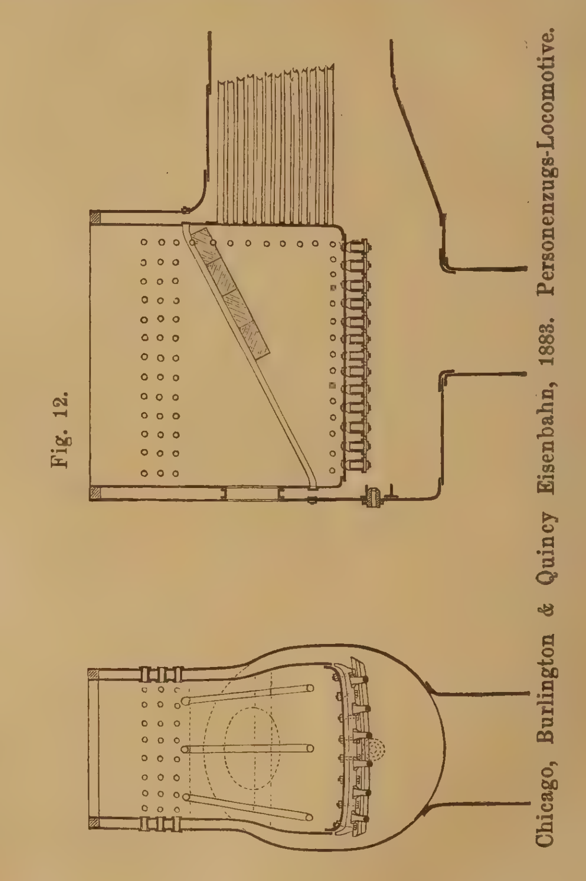

Fig. 10. Pennsylvania Company, 1883.

Cleveland, Columbus, Cincinnati & Indianapolis, Indianapolis & St. Louis Railway Companies. 1883. (Fig. 11.) Die Feuerbüchsen dieser Bahnen sind, wie in Fig. 11 dargestellt, mit einem gewöhnlichen, vor der


Fig. 11. Cleveland, Columbus, Cincinnati & Indianapolis and Indianapolis & St. Louis-Eisenbahngesellschaft, 1883.

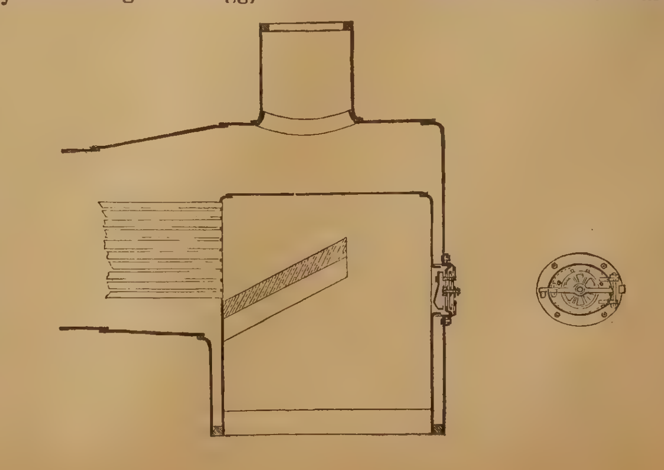
Siederohrwand befindlichen Feuerschirm aus Chamottesteinen montirt. Der Rost liegt horizontal, jedoch sind die Roststäbe nicht der Länge nach, von der Hinterwand der Feuerbüch se bis zur Siederohrwand reichend, eingelegt, sondern der Rost b esteht aus 8 Reihen, nur ½ Englischen Fuss = 152 mm langen, in der Breiteausdehnung der Feuerbüchse mit einander verbundenen Roststäben, so dass jede Reihe ein für sich bestehendes System bildet. Jede Reihe ist zum Umklappen beweglich eingerichtet, und sämmtliche 8 Reihen sind durch einen Hebelarm mit einer unterhalb des Rostes seitlich laufenden Schiebestange befestigt, welch' letztere vom Führerstande aus zu dirigiren ist, in Folge dessen sämmtliche 8 Rosttheile zum Zwecke der Säuberung von Asche und Schlacken mit einer Bewegung nach dem Aschenkasten zu umgeklappt werden. Die Luft strömt nur unterhalb des Rostes durch die Roststäbe ein.

Chicago, Burlington and Quincy Railroad Co. 1883. (Fig. 12.) Die im Gebrauch stehende Feuerungsanlage für Personenzugs-Locomotiven hat einen Feuerschirm. Derselbe besteht aus 4 flachen Ziegeln von 5″ = 127 mm Dicke, welche auf 3 eisernen Wasserröhren ruhen. Die letzteren beginnen oberhalb der Feuerthür und erstrecken sich herab bis unterhalb der Siederohre. Die an die Siederohrwand sich anschliessenden Ziegel haben eine Oeffnung, um die Asche durchfallen zu lassen. Wie aus der Zeichnung ersichtlich, wird die Luft durch hohle Stehbolzen eingelassen. Als Rost wird der gewöhnliche gusseiserne Schüttelrost verwendet.


Fig. 12. Chicago, Burlington & Quincy Eisenbahn, 1883. Personenzugs-Locomotive.

System George S. Grigg, 1869—1883. Central Pacific Railroad (Neben- und gepachtete Linien, Verwaltung in Sacramento). (Fig. 13.) Mit der Feue-

Fig. 13.
System George S. Grigg, 1869—1883. Central Pacific Eisenbahn



rungsanlage nach diesem System sind 88 pCt. des Locomotivparkes der Central Pacific Railroad, d. i. die bedeutende Anzahl von 399 Locomotiven, seit 1869 versehen. Die Feuerungsanlage besteht aus einem unterhalb der Siederohrwand beginnenden Feuerschirm aus Chamottesteinen und einem horizontalen Roste. Die Zuleitung der Luft erfolgt durch eine runde Oeffnung in der Feuerthür, nach Construction des Maschinendirectors dieser Bahn A. J. Stevens.

Grand Trunk Railway of Canada 1883, (Fig. 14). Die Eilzugsmaschinen dieser Bahn haben Feuerbüchsen mit horizontalem Schüttelrost, Chamottegewölbe vor der Siederohrwand und einen Luftschirm oberhalb der Feuerthür.

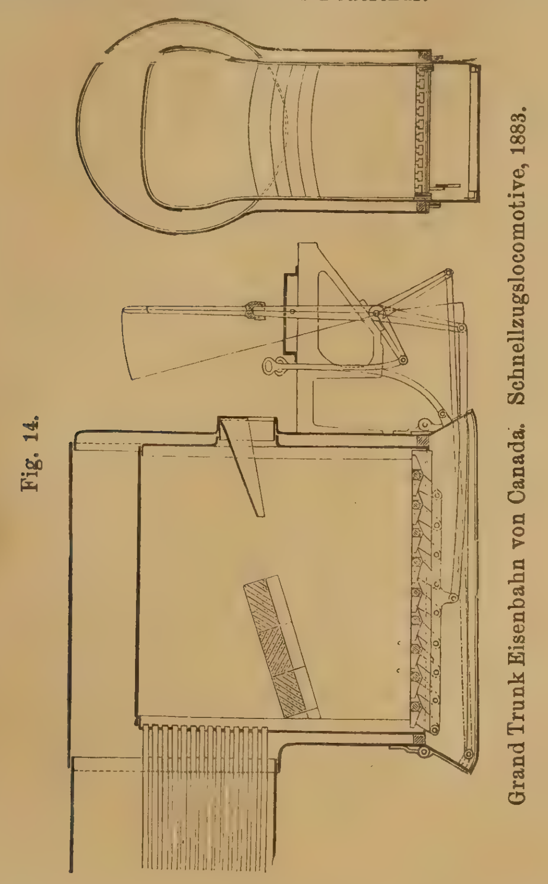


Fig. 14.

Grand Trunk Eisenbahn von Canada. Schnellzugslocomotive, 1883.

Zum Schluss sei bemerkt, dass die Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1881 bei einer Ausdehnung ihres Bahnnetzes von 104 325 Meilen einen Locomotivstand von 20 116 Stück besassen und dass in den 15 Privat- und Eisenbahnwerkstätten 2 000 Stück neu hergestellt, sowie 1 000 Stück reconstruirt wurden. Das Verhältniss der Locomotiven zur Meilenzahl der Bahnlänge ist ein ziemlich constantes und beträgt 1 Locomotive auf 5,18 bis 5,21 Bahnmeilen.

(Fortsetzung folgt.)

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protocoll

der zu Frankfurt a. M. am 29. und 30. Juli 1884 abgehaltenen **Generalversammlung** des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Verhandelt Frankfurt a. M., am 29. Juli 1884.

(Fortsetzung.)

Zu IV. der Tagesordnung. Antrag der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten auf Wiederaufhebung, event. Modificirung des in der letzten Generalversammlung (zu No. II der Tagesordnung) gefassten Beschlusses, die Actiengesellschaft „Eureka“ betreffend.

Die Commission, über deren am gestrigen Tage gepflogenen Verhandlungen Herr Eisenbahndirector Magnus (K. E.-D. Berlin) referirt, empfiehlt der Generalversammlung,

> sie wolle den zu No. III der Tagesordnung der Wiener Generalversammlung gefassten Beschluss unter dem Vorbehalte bestätigen, dass die Actiengesellschaft „Eureka“ entweder in Deutschland, oder in Oesterreich-Ungarn, oder in beiden Staatsgebieten eine Filiale mit Domicil errichte.

Der Antrag wird ohne Discussion einstimmig angenommen.

Zu V. der Tagesordnung. Antrag des Verwaltungsraths der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft auf Gewährung eines gleichen Zugeständnisses, wie es Seitens des Vereins unter gewissen Bedingungen der Actiengesellschaft „Eureka“ gemacht worden ist, an die Allgemeine Oesterreichische Transport-Gesellschaft.

Der Antrag wird heute von dem Herrn Vertreter der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft mit Rücksicht auf die Beschlussfassung zu No. IV der Tagesordnung zurückgezogen.

Zu VI. der Tagesordnung. Antrag der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf Abänderung der Bestimmungen über die Berechnung der Lieferfristen für Thiere und Güter in den §§ 45 und 57 des Vereins-Betriebs-Reglements, sowie der hierauf bezüglichen Bestimmungen in dem Uebereinkommen zu vorbezeichnetem Reglement.

Der an die Vereinsverwaltungen vertheilte gedruckte Commissionsbericht schliesst mit der Empfehlung, in die Berathung des Gegenstandes erst dann einzutreten, wenn die Beschlüsse der Hohen Oesterreichisch-Ungarischen Regierungen über die anderweite Festsetzung der Lieferfristen für die Oesterreichischen und die Ungarischen Eisenbahnen vorliegen werden.

Diese Beschlüsse sind (cfr. Circularschreiben der geschäftsführenden Direction vom 9. d. M. No. 3845) ergangen und zwar werden die in Deutschland bereits seit längerer Zeit in Anwendung stehenden Bestimmungen über die Berechnung der Lieferungszeiten am 1. October cr. auch in Oesterreich-Ungarn — mit einigen, indessen nur den internen Verkehr dieser Länder berührenden Modificationen — in Kraft treten.

In Folge dessen hat sich die Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs gestern noch einmal zu einer Sitzung versammelt, um über den aus der veränderten Sachlage sich ergebenden anderweiten Antrag Beschluss zu fassen.

Das Resultat der gestrigen Verhandlungen ist in einem gedruckten Auszuge aus dem betreffenden Protocolle enthalten, welcher heute Morgen an die Herren Abgeordneten vertheilt worden ist.

Unter Wiederaufhebung ihres Eingangs erwähnten Beschlusses empfiehlt die Commission, Namens welcher Herr Directionsrath Becker (Pfälzische Bahnen) referirt, nunmehr anderweit, die neuen Bestimmungen über die Berechnung der Lieferfristen mit den für den Verkehr innerhalb Oesterreich-Ungarns geltenden Bestimmungen über die Einführung von, mit ihrem Inkrafttreten auch für den Vereinsverkehr von und nach Oesterreich-Ungarn Geltung erlangenden Zuschlagsfristen etc. in das Vereins-Betriebs-Reglement aufzunehmen, die redactionelle Feststellung der neuen Vorschriften aber der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur endgiltigen Erledigung zu überweisen, ferner, von einer Abänderung der in Art. 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement getroffenen Bestimmungen, weil unnöthig, abzusehen.

Dieser Antrag wird ohne Discussion einstimmig angenommen, worauf Herr Oberinspector Kohn (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) den ferneren Antrag stellt, es möge der Commission auch die Frage der Berücksichtigung der in Oesterreich-Ungarn zu den §§ 49, 50 und 67 des Betriebsreglements eingeführten resp. zur Einführung kommenden Aenderungen bei der Abänderung des Vereins-Betriebs-Reglements, und zwar gleichfalls zur endgiltigen Erledigung überwiesen werden.

Nachdem eine aus der Versammlung gestellte Anfrage über den Inhalt und die Tragweite der vorbezeichneten Abänderungen von dem Herrn General-Directionsrath Böhm (Bayerische Staatsbahn) dahin beantwortet worden war, dass diese Aenderungen nur die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen berühren, für die übrigen Vereinsverwaltungen aber materiell nicht von Bedeutung sind, nachdem ferner von Seiten der Herren Vertreter der geschäftsführenden Direction und der in der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs den Vorsitz führenden Bayerischen Staatsbahn die Dringlichkeit für den Seitens des Herrn Oberinspector Kohn gestellten Antrag ausgesprochen worden war, wird derselbe einstimmig ohne Discussion angenommen.

Auf Vorschlag des Herrn Vorsitzenden wird endlich noch beschlossen, die Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs mit der, nach erfolgtem Perfectwerden der heutigen, das Vereins-Betriebs-Reglement betreffenden Beschlüsse zu bewirkenden redactionellen Feststellung einer neuen Ausgabe dieses Reglements zu beauftragen.

Zu VII. der Tagesordnung. Antrag der geschäftsführenden Direction auf Aufnahme der in dem IX. Nachtrage zum Vereins-Betriebs-Reglement sub II, 1 und 2 enthaltenen Bestimmungen in das Reglement selbst.

Die Commission, Namens welcher Herr Finanzrath Dopffel (Württembergische Staatsbahn) berichtet, empfiehlt Annahme des Antrages unter der Voraussetzung, dass die Hohen Oesterreichisch-Ungarischen Regierungen über den Transport der in Rede stehenden Artikel nicht etwa gegentheilige Bestimmungen erlassen werden.

Dies ist, wie von dem Herrn Referenten heute constatirt wird, nicht der Fall, die Bestimmung sub II, 1 des IX. Nachtrags zum Vereins-Betriebs-Reglement wird vielmehr, wie aus dem Circularschreiben der geschäftsführenden Direction am 9. d. M. No. 3845 zu entnehmen, mit ganz gleichem Wortlaute vom 1. August cr. auch in Oesterreich-Ungarn in Kraft treten; die Bestimmung sub II, 2 a. a. O. ist aber lediglich redactioneller Natur und bezweckt, eine bessere Uebereinstimmung mit den in dem ersten Absatze unter No. XVI, 4 der Anlage D zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands gebrauchten Ausdrücken herbeizuführen.

Unter diesen Umständen beschliesst die General-Versammlung nach dem mündlichen Vorschlage des Herrn Referenten einstimmig,

1. am Schlusse der No. XXXVIII der Anlage D zum Vereins-Betriebsreglement die nachfolgende Bestimmung als letzten Absatz hinzuzufügen:

„Gasförmige Kohlensäure wird zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt, und wenn sie in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl aufgeliefert wird, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure bei ihrer Auflieferung steht. Jeder Behälter muss mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasser-Ablasshahn, einem Füll- bezw. Ablassventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muss alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muss deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbrief ist anzugeben, dass der Druck der aufgelieferten Kohlensäure auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, dass die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Masse stattgefunden hat."

2. an Stelle des Wortes „Ballons" in No. XVI, 4 Absatz 2 a. a. O. überall „Colli" zu setzen.

Zu VIII. der Tagesordnung. Antrag der Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf Ergänzung der Art. 29 und 30 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement.

Auf ein mündliches Referat wird verzichtet und es werden die Anträge der Commission auf Vorschlag des Herrn Geh. Regierungsrath Dr. Reinhard en bloc angenommen.

Sobald die heutigen, das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement betreffenden Beschlüsse perfect geworden sein werden, soll eine neue Ausgabe dieses Uebereinkommens veranstaltet werden. Die endgiltige redactionelle Feststellung des letzteren wird der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs übertragen.

Zu IX. der Tagesordnung. Antrag der Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung des § 2 des Verschleppungsübereinkommens.

Der durch Herrn Generaldirections-Rath Böhm (Bayerische Staatsbahn) zum Vortrag gebrachte Commissionsbericht schliesst mit den Anträgen:

1. In dem Verschleppungsübereinkommen

a) die Bestimmung § 1 alin. 2 wie folgt anderweit festzustellen:

„Als transportberechtigt gilt diejenige Route, auf welcher

a) nach Vorschrift des Aufgebers oder

b) auf Grund des Bestehens eines directen Tarifs zwischen der Absende- und Bestimmungsstation oder

c) sofern der directe Tarif über mehrere Routen gilt, auf Grund der bestehenden Instradirungsvereinbarungen oder

d) — in Ermangelung der Voraussetzungen zu a oder b bezw. c — nach Massgabe der Kartirung die Beförderung erfolgen müsste.

b) den jetzigen § 7 zu streichen.

2. In dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement, und zwar zu Art. 17, als Ziffer 3, zuzusetzen:

„Ist für einen Transport in Ausserachtlassung des § 50 Ziffer 3, alin. 3 des Betriebsreglements eine Abfertigung gewählt worden, welche den Interessen des Versenders zuwiderläuft und ist deshalb eine nach Ansicht der betheiligten Verwaltungen zurückzuerstattende Mehrfracht erwachsen, so wird — soweit nicht eine Verschleppung im Sinne des Verschleppungsübereinkommens vorliegt und nach Massgabe des letzteren zu reguliren ist — diese Mehrfracht von den transportausführenden Verwaltungen ab derjenigen Station, welche die unrichtige Abfertigung vorgenommen hat, bis zur Bestimmungsstation pro rata der Frachtantheile getragen."

Nachdem noch von dem Herrn Ober-Regierungsrath Schröder (Badische Staatsbahn) Absicht und Motive der von seiner Verwaltung gestellten veranlassenden Anträge erläutert und ferner bemerkt worden war, dass diesen Anträgen durch die Commissionsvorschläge vollkommen entsprochen werde, wird zur Abstimmung geschritten und es werden die Anträge der Commission einstimmig angenommen.

Zu X. der Tagesordnung. Anträge der Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft und der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Abänderung bezw. Ergänzung der Instruction für Wagenrevisoren und auf Abänderung der Bestimmungen in § 25 alin. 1 littr. b des Vereins-Wagenregulativs.

Die Commission, deren Verhandlungen und Beschlüsse durch Herrn Regierungsrath Stieger (K. E.-D. Elberfeld) zum Vortrag gebracht werden, empfiehlt Ablehnung beider vorliegenden Anträge.

Der erste dieser Anträge giebt zu keiner Discussion Anlass und wird nach dem Vorschlage der Commission einstimmig abgelehnt.

Was den zweiten Antrag betrifft, so richtet Herr Oberingenieur v. Löhr (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) an die Generalversammlung das Ersuchen, über diesen von seiner Verwaltung gestellten Antrag nicht zur Tagesordnung überzugehen, denselben vielmehr einer aus 5 Mitgliedern der Wagen-Regulativcommission und 6 Mitgliedern der technischen Commission zu bildenden gemischten Commission zur Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in § 12 (litt. 6) und § 14 des Vereinsstatuts zu überweisen.

Nachdem auch der Herr Referent sich mit diesem Antrage einverstanden erklärt hatte, wird derselbe angenommen, der Antrag der Commission damit gegenstandslos.

Die Mitglieder der Commissionen ad hoc werden statutenmässig zwar von der geschäftsführenden Direction ernannt, der Herr Vorsitzende giebt jedoch in Erledigung einer aus der Versammlung gegebenen Anregung der Bereitwilligkeit der geschäftsführenden Direction Ausdruck, den Wünschen der Wagen-Regulativ- und der technischen Commission bei der Zusammensetzung der gemischten Commission Rechnung zu tragen.

Zu XI. der Tagesordnung. Antrag der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten auf Umwandlung der Bezeichnung „General-Saldirungsstelle" in „Vereins-Abrechnungsstelle".

Auf ein mündliches Referat wird verzichtet, der Herr Vorsitzende stellt jedoch der Erwägung anheim, ob statt „Vereins-Abrechnungsstelle" nicht zweckmässiger „Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" zu setzen sein möchte.

Die Versammlung ist hiermit einverstanden und es werden mit dieser Modification die Anträge der Commission angenommen.

Zu XII. der Tagesordnung. Antrag der Verwaltung der Kaiser Franz-Josefbahn auf Einführung einer Statistik der Schmierkosten.

Die Generalversammlung schliesst sich dem auf Ablehnung des obenbezeichneten Antrages gerichteten Antrage der Commission, über deren Verhandlungen Herr Finanzrath Müller (Sächsische Staatsbahn) referirt, an.

Zu XIII. der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin, betreffend die Festsetzung von Normalien für jene Verbindungsstücke zwischen Locomotiv- und Pulsometer-Dampfleitung, welche erforderlich sind, wenn die Wasserförderung für den Locomotivbetrieb mittelst Pulsometer und unter Anwendung des Dampfes der Locomotive zu erfolgen hat.

Herr Finanzrath Müller (Sächsische Staatsbahn) berichtet über die Anträge der Commission, welche dahin gehen, zwischen den §§ 160 und 161 der technischen Vereinbarungen, am Schlusse des Absatzes B. c., einen neuen Paragraphen mit folgenden (nicht obligatorischen) Bestimmungen einzuschalten:

„1. Zur Herstellung der Dampfrohr-Verbindung zwischen Locomotive und Pulsometer werden biegsame Verbindungsstücke von mindestens 2½ m Länge vorgeschrieben.

2. Die Verbindungsstücke müssen nach Form und Dimensionen den Normalien der Dampfheizung entsprechen (cfr. Figurenblatt F der technischen Vereinbarungen).

3. Die Lage der Kuppelung der Dampfleitung an der Locomotive kann ohne Rücksicht auf die Lage des Wassereinlaufs in den Tender bestimmt werden, die Kuppelung muss aber von beiden Seiten der Locomotive aus möglich sein.

4. Die Kuppelungsstellen der Pulsometerleitung an der Locomotive sollen innerhalb einer normal zum Gleise stehenden Kreisfläche von 2,5 m Halbmesser, deren Mittelpunkt in 2 m Entfernung vom Gleismittel und in der Höhe der Schienenoberkante gedacht ist, liegen (siehe die in dem Commissionsberichte abgedruckte Skizze).

5. Von jedem Punkte dieser Kreisfläche aus muss die Anschlussstelle der Pulsometerleitung mit dem sub No. 1 erwähnten Verbindungsstücke von 2,5 m Länge erreichbar sein. Liegt die Anschlussstelle der Pulsometerleitung entfernter, so ist der Schlauch entsprechend länger zu nehmen.

6. Die Ausflussstelle des geförderten Wassers ist mittelst entsprechender Schläuche oder Rinnen nach der Einflussstelle am Tender zu verlegen."

Die Anträge der Commission werden ohne Discussion einstimmig angenommen.

Zu XIV. der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover auf Abänderung des ersten Satzes in Absatz 3 des § 137 der technischen Vereinbarungen.

Die Commission, Namens welcher Herr Oberbaurath von Prenninger (Oesterreichische Südbahn) referirt, empfiehlt Ablehnung des nebenbezeichneten Antrages.

Die Generalversammlung beschliesst dem Antrage gemäss.

(Schluss folgt.)

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neueröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die dem Directorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien unterstellte Localbahn Bisenz-Pisek-Gaya als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Die von dem Directorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien erworbene, in der Station Bisenz-Pisek an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn anschliessende Localbahn Bisenz-Pisek - Gaya ist am 20. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Diese normalspurige 17,5 km lange Linie umfasst die Stationen: Bisenz-Pisek, Bisenz Stadt, Wrazow, Wlkosch-Keltschau und Gaya, welche mit Ausnahme der erstangeführten Station (die nur für den Personen- und Gepäckverkehr und für den Transitverkehr von Eil- und Frachtgütern bestimmt ist) für den Gesammtverkehr eröffnet sind. Eine directe Abfertigung von Reisenden und Reisegepäck, sowie eine directe Kartirung von Gütern findet vorläufig weder nach noch von den Stationen der genannten Localbahn statt.

Veränderung in der Vereins-Mitgliedschaft. Am 1. d. Mts. ist auf Grund des mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. Juni cr. genehmigten „Organisations-Statutes der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern" die K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen ins Leben getreten, welcher die Führung des Betriebes auf den in eigener Verwaltung des Staates befindlichen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie auch die Führung des Staatseisenbahn-Baues unter Oberaufsicht des Handelsministers zusteht.

Mit dem obigen Zeitpunkte ist die bisherige „K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien" sowie die „K. K. Ministerialcommission für die Verwaltung der Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn, der Erzherzog Albrechtbahn und der Mährischen Grenzbahn" aufgelöst worden und es ist in Ansehung der von diesen beiden Behörden verwalteten Linien die bisherige Vereins-Mitgliedschaft auf die K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen übergegangen.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction sind Anfangs dieses Monats die neuen Kilometerzeiger No. 5 (Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld), No. 19 (Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M.), No. 65 (K. K. priv. Galizische Carl-Ludwigbahn) und No. 103 m (Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn), sowie der I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 87 (Ungarische Nordostbahn), der II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 37 (Königliche Eisenbahndirection zu Breslau) und der V. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 77 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) herausgegeben worden. Durch die neuen betreffenden Kilometerzeiger werden der im Mai 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 5 nebst dem im April 1884 ausgegebenen II. Nachtrage, der ebenfalls im Mai 1883 herausgegebene Kilometerzeiger No. 19 nebst dem im Juni 1883 ausgegebenen Nachtrage I, sowie der im Kilometerzeiger No. 9 vom Juni 1881 enthaltene Kilometerzeiger der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, endlich durch den II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 37 der im November 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 38 aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichniss. Die neuen Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 19 (Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M.), No. 103 (Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft), No. 103 m (Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn), sowie der III. Nachtrag zur Sammlung der Güterwagenpark-Verzeichnisse sind verausgabt worden. Durch das neue Verzeichniss No. 103 wird das im September 1883 ausgegebene Verzeichniss gleicher Zahl aufgehoben und ist dasselbe einzuziehen.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 4407 vom 31. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, Mittheilung zweier Verfügungen der Königlichen Eisenbahndirection (linksrh.) zu Köln, betreffend das Verbot der Ein- oder Durchfuhr von Lumpen etc. aus Frankreich (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4414 vom 31. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4418 vom 31. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend die Abänderung der Schreibweise mehrerer Stationsnamen (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4424 vom 1. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Beschränkung des Güterverkehrs nach Spanien (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4431 vom 31. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu den Anfangs dieses Monats herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnissen) (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4432 vom 31. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu den Anfangs dieses Monats verausgabten Kilometerzeigern) (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4440 vom 2. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu dem Situationsplane der Strecke Scharzfeld-St. Andreasberg) (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4444 vom 4. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu der 28. Anzeige cassirter Vereinskarten) (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4452 vom 1. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu No. 2 der Veränderungs-Nachweisung zur Vereins-Kartenliste vom 1. Juni cr.) (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Beginn der Wirksamkeit des Staatsbahnsystems und das diesfällige Circular der Generaldirection.

Der 1. August des Jahres 1884 wird dereinst in unserer Eisenbahngeschichte einen denkwürdigen Tag bezeichnen. Mit diesem Tage nämlich wird die vorwiegende Herrschaft des Staatsbahnsystems auf einem grossen Netze in Oesterreich inaugurirt. Aus diesem Anlasse hat der Generaldirector der Oesterreichischen Staatseisenbahnen ein Circular an sämmtliche Organe und an die Betriebsdirectionen erlassen, welches wir wegen seiner Bedeutsamkeit für die Ziele und Bestrebungen des Staatsbahnsystemes dem ganzen Wortlaute nach folgen lassen:

„Mit dem heutigen Tage tritt auf Grund der A. H. Entschliessung vom 8. Juni d. J. (Handelsministerial-Erlass vom 23. Juni d. J.) die K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wirksamkeit.

So weit mir die Leitung der bis zum gestrigen Tage bestandenen, die vormaligen Directionen der Niederösterreichischen Staatsbahnen, dann der Kaiserin Elisabeth-, Kronprinz Rudolf- und Vorarlberger Bahn umfassenden K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb zugestanden ist, obliegt es mir zunächst, sämmtlichen dieser Direction unterstellt gewesenen Organen für die eifrige, in vielen Fällen geradezu mit Anstrengung aller Kräfte vollzogene Dienstleistung bestens zu danken.

Ich glaube es aussprechen zu können, dass alle Organe ihre Pflicht redlich und unter schwierigen Verhältnissen erfüllt haben. Ich freue mich constatiren zu können, dass diesen Leistungen seitens des K. K. Handelsministeriums im Besonderen und von der Bevölkerung im Allgemeinen die Anerkennung nicht versagt worden ist.

Diese Anerkennung muss auch für die K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen und ihre Bediensteten die Richtschnur für ihr Verhalten bilden.

Durch die Gnade Sr. Majestät des Kaisers an die Spitze der Generaldirection gestellt, wende ich mich vorerst an die Bediensteten der bisher der Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb nicht unterstandenen, nunmehr aber der Generaldirection unterstellten Bahnen, und zwar der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn, der Mährischen Grenzbahn, der Dniester-, Tarnow-Leluchower Bahn, endlich der Erzherzog Albrechtbahn.

Es sind dies durchaus Bahnen, welche bis an die Grenzen Oesterreichs gehen oder doch in Grenzprovinzen liegen. Durch ihre Vereinigung mit der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen ist der Beweis erbracht, dass Se. Majestät der Kaiser und die Hohe Regierung die Einheit des Verkehrswesens — soweit der Staat unmittelbar darauf Einfluss hat — auch äusserlich zum Ausdrucke zu bringen für geboten erachteten.

Durch das A. H. sanctionirte Organisationsstatut ist weiter dafür Sorge getragen, dass zwar durch die Einsetzung von Betriebsdirectionen Localleitungen geschaffen sind, welche bei der Ausdehnung des Netzes wohl kaum entbehrt werden könnten, dass aber der Centralverwaltung alle jene Mittel gewahrt worden sind, welche eine starke Garantie für die einheitliche Leitung des Ganzen bieten.

Indem ich die Organe dieser neu hinzukommenden Bahnen herzlichst begrüsse und denselben bei ihrem Eintritte in die

grössere Gemeinschaft die freundlichste Aufnahme zusichere, richte ich zunächst an sie, dann aber auch an alle anderen Organe und insbesondere an die zur Bildung der Betriebsdirection berufenen Functionäre die ernste Aufforderung, dieser Zusammengehörigkeit stets eingedenk und sich überhaupt bewusst zu bleiben, dass nur in dieser die Stärke der einzelnen Linien besteht, sowie dass durch diese Gemeinschaft das Wohlergehen der Einzelnen die kräftigste Bürgschaft erhält.

Ich fühle mich verpflichtet, hier ausdrücklich zu erklären, dass ich auch in dieser Beziehung die gewissenhafteste Einhaltung unserer Vorschriften strenge überwachen und jedes Uebergreifen hintanzuhalten wissen werde. Wir haben uns Alle gegenwärtig zu halten, dass wir nicht die allgemeine, sondern nur die Verkehrspolitik, diese aber voll und gut zu betreiben haben.

Wir müssen bestrebt sein, das freundliche Entgegenkommen zu rechtfertigen, das bisher der Staats-Eisenbahnbetrieb seitens der Bevölkerung gefunden hat. Wir dürfen bei aller Berücksichtigung localer Wünsche und Bedürfnisse unserem Eisenbahnwesen den verbindenden und ausgleichenden Charakter nicht nehmen, der demselben seiner Natur nach innewohnt und der zu Bestrebungen nach Trennung und Isolirung in schroffem Gegensatze steht. Wir müssen zeigen, dass durch die Staatsbahnen die Machtfülle der Staatsverwaltung nicht verkürzt, sondern vermehrt worden ist, und dass insbesondere für die Heeresverwaltung alle jene Vortheile gewahrt bleiben, welche durch die Vereinigung einer Anzahl von Bahnen unter einer einzigen Generaldirection in Aussicht genommen worden sind.

Mich werden alle Organe von diesem Geiste beseelt sehen. Ich hoffe und erwarte, dass sie es auch sein werden!

Wien, am 1. August 1884. Der Präsident: Czedik."

Neue Eisenbahn-Frachtbriefe.

Gemäss Verordnung der Oesterreichischen Ministerien der Finanzen und des Handels vom 1. April d. J. wurden vom 1. Juli an zur facultativen Verwendung neue Eisenbahn-Frachtbriefblanquette mit eingedrucktem Stempelzeichen, ohne Aenderung des bestehenden Ausmasses der bisher normirten Stempelgebühr von 5 kr. und 1 kr. in Verschleiss gesetzt und wurde angeordnet, dass vom 1. Januar 1885 an in der diesseitigen Reichshälfte Eisenbahn-Frachtbriefe nur mehr auf diesen neuen amtlichen Blanquetten ausgestellt werden dürfen, demnach jede andere Entrichtung des Stempels von Eisenbahn-Frachtbriefen untersagt ist und mit dem fünfzigfachen Betrage der einfachen Stempelgebühr bestraft wird. Diese neuen Frachtbrief-Blanquette mit eingedruckten Stempelzeichen werden in zwei Farben, weiss für Frachtgüter, roth für Eilgüter, für jede der beiden Stempelkategorien zur Ausgabe gelangen. Der Preis derselben beträgt neben der Stempelgebühr ½ kr. pro Stück. Diese neuen Frachtbriefblanquette sind nur für den Eisenbahntransport eingeführt und bleiben die für die Post-Frachtbriefe geltenden Normen, gleichwie auch die für Dampfschiff-Frachtbriefe fortbestehenden allgemeinen Anordnungen hinsichtlich des Stempels hierdurch unberührt.

Massnahmen gegen die Cholera und die Quarantaine.

In einer Sitzung des Oesterreichischen obersten Sanitätsrathes, dem auch Specialsachverständige des Eisenbahnfaches beiwohnten, wurde über die Desinficirung der Aborte der Eisenbahnwaggons berathen. Es wurde für nothwendig erklärt, dass diese Aborte allenthalben mit entsprechenden Spülvorrichtungen versehen und die Spülung derselben mit einer Desinfectionsflüssigkeit statt mit Wasser vorgenommen werde. In erster Linie wurde eine 5 pCt. Carbolsäurelösung, in zweiter Linie eine Sublimatlösung im Verhältniss 1 : 100 empfohlen; im Uebrigen wurde die grösste Reinhaltung dieser Aborte, der Stationsgebäude, der Gleise etc. angeordnet. — Angesichts der von der Italienischen Regierung für Provenienzen der Brennerbahn getroffenen Quarantänemassregeln wurde von diesem Sanitätsrath erklärt, dass diese Massregeln geradezu eine Gefahr involviren, da die Quarantäne nur zur Verbreitung der Seuche beitrage. Schliesslich wurde constatirt, dass die von der Deutschen Reichsregierung getroffenen Massnahmen gegen die Einschleppung der Cholera ganz mit den von der Oesterreichischen Regierung angeordneten zusammenfallen und auch dort zur Desinfection der Wäsche eine 5 pCt. Carbollösung vorgeschrieben wurde.

Massregeln gegen Ueberfüllung der Viehwagen.

Wegen der bei dem Transporte von Schlachtvieh und Schweinen häufig vorkommenden Waggonüberfüllungen hat das Oesterreichische Ministerium des Innern die Anordnung erlassen, dass die Bahnorgane zwar zu einer Zurückweisung überfüllter Viehwagen insolange nicht berechtigt sind, als eine die Betriebssicherheit gefährdende Ueberlastung der Wagen nicht stattfindet; dass aber diese Organe verpflichtet sind, im Falle der Ueberfüllung von Viehwagen die Versender auf die Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 15. Februar 1855, R.-G.-Bl. No. 31, aufmerksam zu machen und im Falle einer fruchtlosen Ermahnung hiervon der competenten Behörde sofort die Anzeige zu erstatten. Es ist Aufgabe der Beschauorgane, unter Hinweisung auf die gesetzlichen Vorschriften gegen Thierquälerei, solchen Ueberladungen energisch entgegenzutreten, eventuell deren Nichtbeachtung der politischen Behörde anzuzeigen.

Auflösung der Ministerialcommission, Galizische Transversalbahn und Hofrath v. Pichler.

Diese für den Betrieb der K. K. Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn sowie der Mährischen Grenz- und Erzherzog Albrechtbahn mit dem 1. Januar d. J. in Wirksamkeit getretenen Commission wurde aufgelöst, nachdem der Betrieb aller dieser Bahnen vom 1. d. Mts. ab von der K. K. Generaldirection geführt wird. Diese Commission hat unter schwierigen Verhältnissen operirt und dabei die Ueberwachung des Baues der Galizischen Transversalbahn geleitet, von welcher auch schon am 1. d. Mts. die Linie Oswiecim-Podgorze eröffnet wurde. Eine der Hauptstrecken der Galizischen Transversalbahn, Grybow-Zagorz, wird dieser Tage eröffnet. Diese Strecke ist 114 km lang und verbindet die Tarnow-Leluchower Bahn mit der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn. Durch den Abschluss eines Peagevertrages für die Strecke Chyrow-Zagorz, bezüglich dessen mit der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn die Verhandlungen im Zuge sind, wird jedoch der Staatsverwaltung eine ununterbrochene Linie von Stanislau bis Grybow zur Verfügung stehen. — Dem geschäftsführenden Mitgliede dieser aufgelösten Ministerialcommission, dem Director v. Pichler, wurde eine sehr verdiente Auszeichnung zu Theil. Die „Wiener Zeitung" meldet amtlich: Der Kaiser hat mit Entschliessung vom 23. Juli d. J. dem Director der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und Mitglied der Ministerialcommission für die Verwaltung der Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn, der Erzherzog Albrechtbahn und der Mährischen Grenzbahn, Regierungsrath Maximilian Ritter von Pichler, taxfrei den Titel eines Hofraths verliehen.

Bauconsens-Aufhebung.

Laut Entscheidung der Oesterreichischen Ministerien des Innern und des Handels vom 15. April d. J. ist die politische Behörde verpflichtet, den für einen Bau in der Nähe einer Eisenbahn ertheilten Consens aufzuheben, wenn zu der Localcommission Vertreter der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen und der Bahngesellschaft nicht beigezogen wurden. — Gemäss der Motivirung wird eine solche Beziehung durch den § 99 der Betriebsordnung, ferner im Sinne des Hofkanzleidecrets vom 28. December 1843 geboten, welches durch die Verordnung vom 25. Januar 1879, R.-G.-Bl. No. 19, nicht aufgehoben erscheint.

Der Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverkehr im Juni 1884.

Im Monat Juni l. J. wurden keine Eisenbahnstrecken eröffnet. — Im genannten Monat wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 5 298 755 Personen und 4 815 163 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 618 095 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 906 fl. — Im gleichen Monat 1883 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 4 434 975 Personen und 4 721 397 t Güter — 19 475 702 fl. oder pro Kilometer 974 fl.; daher resultirt für den Monat Juni 1884 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 7,0 pCt. — Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze im ersten Semester 1884 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 111 109 549 fl., in der gleichen Zeiteriode des Vorjahres auf 113 093 028 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die Zeitperiode vom 1. Januar bis 30. Juni dieses Jahres 20 530 km, für denselben Zeitraum 1883 dagegen 19 740 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die genannte Periode 1884 auf 5 412 fl. gegen 5 729 fl. im Vorjahre, d. i. um 317 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1884 auf 10 824 fl., gegen 11 458 fl. pro 1883, d. i. um 634 fl., oder in beiden Fällen um 5,5 pCt. ungünstiger.

Unterlagskeile bei den Lastzügen der Gebirgsstrecken.

Die K. K. Generalinspection hat der Südbahn gestattet, dass statt der bei den Gebirgsstrecken bisher in Anwendung gewesenen Durchsteckstangen, Wagen-Unterlagskeile eingeführt werden dürfen. Dieselben sind mit Eisen beschlagen, mit Aufhänghaken versehen und haben ein Gewicht von nur 5 kg. Sie bieten gegenüber den Durchsteckstangen folgende Vortheile: Während die Durchsteckstangen im Conducteurwagen mitgeführt werden müssen, daher nicht gleich zur Hand sind, kann der Wagen-Unterlagskeil an der Pufferstange, an dem Zughaken oder an den Reserveketten des Signalwagens aufgehängt werden und steht dadurch bei Zugtrennungen gleich zur Verfügung. Die Durchsteckstangen sind vermöge ihrer Länge und ihres Gewichtes schwer zu handhaben, daher der Conducteur beim Einstecken zwischen die Radspeichen der rollenden Fahrbetriebsmittel leicht in Gefahr kommt, verletzt zu werden. Alle diese Nachtheile sind durch die Verwendung, des seines geringen Gewichtes wegen leicht zu handhabenden Unterlagskeils vermieden, da derselbe auch bei bereits rollenden Wagen ohne Gefahr für den betreffenden Bediensteten auf die Schiene gelegt werden kann.

Beurtheilung der Gefährlichkeit von elektrischen Eisenbahnen und deren Aufnahme in den gegenseitigen Unfall-Versicherungsverein der Eisenbahnen.

Gegen die Aufnahme von elektrischen Bahnen in einen Unfall-Versicherungsverband wird geltend gemacht, dass der Motor der elektrischen Bahnen ausschliesslich durch Dampfkraft erzeugte Elektricität sei, dass aber über elektrischen Eisenbahnbetrieb noch keine Erfahrung vorliege, daher bei denselben manche Zufälligkeiten eintreten können, die bei Locomotivbahnen ausgeschlossen sind; so können beispielsweise durch die Elektricität allein schon bei nicht gesicherter Leitung auch dritte Personen beschädigt werden, oder durch nicht rechtzeitige Ausschaltung der Wagen die grösste Gefahr für die Passagiere bei Gewitterbildungen herbeigeführt werden, wofür die Bahnverwaltung verantwortlich erklärt werden könnte; dass aber ferner, wenn diese Bahnen für starken Personenverkehr berechnet sind, die Gefahr sich steigere, die Belastung solcher Bahnen aber nach dem üblichen Massstabe der Anrechnung der Achs- und Personenkilometer nicht im Verhältnisse stehe zu der vom Verein hierfür zu übernehmenden bedeutend grösseren Haftung. Andererseits wird bemerkt, dass solche Versicherungsvereine bisher nur für mit Dampf betriebene Eisenbahnen gegründet wurden, dass es ferner noch unentschieden ist, ob seitens der Gerichte die Ansprüche aus Unfällen auf elektrischen Bahnen unter das Haftungsgesetz subsumirt würden; endlich, dass die möglichen Gefahren bei elektrischen Bahnen zufolge ihrer Anlage und Betriebsweise wohl anders als jene auf Localbahnen mit Locomotivbetrieb beurtheilt werden müssten.

Allen diesen Einwendungen kann aber entgegengehalten werden, dass der Zweck der Gründung der gegenseitigen Unfallversicherung der ist, die einzelnen Theilnehmer gegen grosse Auslagen für Bahnunfälle überhaupt zu schützen und dass in einem solchen Uebereinkommen weder von Dampfeisenbahnen noch von dem Haftungsgesetze die Rede ist, dass sohin gegen die Aufnahme elektrischer Bahnen principiell kein Anstand bestehen und die Unterscheidung, ob Ansprüche aus Unfällen auf solchen Bahnen nach dem Haftungsgesetze judicirt werden würden oder nicht, nicht entscheidend sein könne. Dazu komme, dass die Gefahren auf elektrischen Bahnen schwerlich grösser sind, als jene auf Localbahnen mit Locomotivbetrieb, da die elektrischen Bahnen ebenfalls nach den Anordnungen des Localbahngesetzes eingerichtet sein müssen, sohin für Localbahnen mit Dampfbetrieb auch keine strengern Schutzvorkehrungen vorgeschrieben sind, dass sich sowohl auf den mit Dampf betriebenen als auch auf den elektrischen Bahnen die meisten Verunglückungen auf Fälle der vis major, des Selbstverschuldens oder der unbefugten Einmischung des Publikums zurückführen lassen und die Gefahren um so geringer anzuschlagen sind, wenn elektrische Bahnen von einer mit gut geschultem Personal ausgerüsteten Hauptbahn betrieben werden, dass schliesslich auch bei elektrischen Bahnen die Gefahrschancen im richtigen Verhältnisse zu dem in solchen Uebereinkommen festgesetzten Belastungs-Massstabe stehen müssen, da durch diesen eben die stärkere oder mindere Frequenz und Verkehrsdichtigkeit zum Ausdrucke gelange. Die Aufnahme elektrischer Bahnen in einen Versicherungsverein erscheint daher zulässig.

Holzexport.

Der Reichthum Galiziens und der Bukowina an weichem Schnittholz findet bekanntlich zum grossen Theil seit Jahren an den Küsten des Mittelmeeres, insbesondere in Griechenland und Egypten, seinen Absatz, wohin die Waare bis jetzt theils in Stämmen auf dem Pruth nach den in Galatz von Oesterreichischen Firmen errichteten Sägewerken, theils per Bahn über Odessa gelangt, was jedoch für die Exporteure selbstverständlich mit mancherlei Inconvenienzen verbunden ist. Nunmehr sind aber die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen über Initiative der (vorerwähnten) Ministerial-Commission dahin übereingekommen, für Holztransporte aus der Bukowina nach Triest und Fiume derart billige Frachtsätze einzuräumen, welche es dem Oesterreichischen Producte ermöglichen, ungeachtet der im Vergleiche mit dem Wege nach Odessa bedeutend längeren Bahnroute den Weg über die heimischen Häfen zu nehmen. Dies ist aber nicht nur darum ein sehr erfreuliches Moment, weil die Oesterreichische Handelsthätigkeit bezüglich dieses wichtigen Artikels nicht mehr gezwungen sein wird, ausländische Stapelplätze aufzusuchen, sondern es ist dies auch vom Standpunkte der maritimen Entwickelung Triests und Fiumes auf das Lebhafteste zu begrüssen, da der in Rede stehende Export sich jährlich auf Tausende von Wagenladungen beläuft, daher einen sehr namhaften Segelschiffsverkehr zu alimentiren in der Lage ist.

Die Budapest-Szöny-Wiener Linie.

Der „P. Ll.“ meldet, dass seit Eröffnung dieser Linie ein grosser Theil des Frachtenverkehrs nach Wien über Bruck befördert wurde und dass sich in Folge dessen auf der Linie Syöny-Raab-Bruck-Wien in wenigen Tagen der Verkehr nahezu verfünffacht hat, so dass, wenn der zu erwartende Getreideexport nicht durch den Mangel an Verkehrsmitteln behindert werden soll, auf der Strecke Szöny-Bruck die Erweiterung der Aufnahmegebäude, die Verlängerung und Vermehrung der Ausweichegleise und andere Bauarbeiten schleunigst vorgenommen werden müssen. Eilzüge werden auf der neuen Linie spätestens am 1. Januar 1885 verkehren.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die todte Saison hat ihren Einzug gehalten und es herrscht auch unter den Eisenbahntitres fast gar keine Bewegung. Die Course sind mit geringen Abweichungen fast stationär geblieben, wovon nur die Südbahn eine günstige Ausnahme macht, welcher man eine vorzügliche Campagne voraussagt. Die Course der internationalen Bahnactien notiren zum Schlusse der beiden Wochen wie folgt:

Nordbahn	2400,—	2395,—
Franz-Josefbahn	208,—	207,50
Carl-Ludwigbahn	277,50	273,75
Oesterreichische Nordwestbahn	178,—	178,—
Elbethalbahn	184,—	184,—
Staatsbahn	317,—	317,10
Südbahn	146,80	150,75

Die finanziellen Verhältnisse der Französischen Eisenbahnen vom Jahre 1840 bis zu Ende des Jahres 1882.

Wir entnehmen nach der „Revue générale des Chemins de fer“ einem vor Kurzem erschienenen Werke des Herrn Staatsrath A. Picard, gewesener Eisenbahndirector im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, einige statistische Daten über die Entwickelung des Netzes der Französischen Haupteisenbahnen, über deren finanzielle Verhältnisse und die erzielten Betriebsresultate, welche von um so grösserem Interesse für unsere Leser sein dürften, als hier zum ersten Male die einzelnen Daten sorgfältig und mit grosser Vollständigkeit zusammengetragen sind, das Material auch viele Angaben enthält, welche man bisher vergeblich in den Jahresberichten der Französischen Gesellschaften zu finden bemüht gewesen ist.

I.

Entwickelung des Netzes und Angabe der entsprechenden Anlagekosten (eingetheilt in 5 Perioden).

Perioden	Betriebslänge km	Gesammtlänge der eröffneten, concessionirten u. classificirten Linien km	Verwendetes Anlagecapital Frcs.	Verhältniss der Ausgaben in jeder Periode zu der Gesammtausgabe pCt.
Situation am 31/12. 40 .	435	882	145978000	1,3
Zunahme von 1840 bis 1850 incl.	2 575	4 971	1217071000	10,5
Zunahme von 1850 bis 1860 incl.	6 431	11 114	3362470000	29,0
Zunahme von 1860 bis 1870 incl.	8 004	7 458	3442765000	29,7
Zunahme von 1870 bis 1881 incl.	—	—	342289000	29,5
Zunahme von 1870 bis 1882 incl.	9 623*)	17 192**)	—	—
Situation am 31/12. 81 .	—	—	11588573000	100
Situation am 31/12. 82 .	27 068*)	41 617**)	—	—
Wirkl. Länge am 31/12. 82	26 330	40 782	—	—

Hierzu ist zu bemerken, dass von 1840—1850 jährlich 250 km, von 1850—1860 jährlich 650 km und von 1860—1882 jährlich 800 km dem Betriebe übergeben worden sind. Die mittleren jährlichen Anlagekosten haben 122 Millionen Francs in den Jahren 1840 bis 1850 betragen, sie beliefen sich in 1850—1870 auf 340 Millionen Francs und fielen in 1870—1881 auf 310 Millionen Francs. Von diesen Kosten hat der Staat ¼, die Gesellschaften ¾ übernommen.

*) incl. 738 km } welche an Deutschland abgetreten
**) „ 835 „ } worden sind.

II.

Allgemeine Betriebsergebnisse der Jahre 1845—1881.

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Gesammt-Betriebslänge am 31. December	Mittlere Betriebslänge	Reinertrag	Kilometrische Einnahme (excl. Steuer)	Kilometrische Ausgabe	Kilometrischer Reinertrag	Verhältniss der Ausgabe zu der Einnahme
	km	km	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	pCt.
1845	876	875	13 468 311	36 485	17 664	18 821	48,42
1850	3 001	2 915	50 853 479	32 802	15 357	17 445	46,82
1855	5 526	5 037	155 445 852	53 087	22 226	30 861	41,87
1860	9 311	9 167	230 407 518	45 630	20 495	25 135	44,92
1865	13 544	13 227	310 332 452	43 738	20 276	23 462	46,36
1870	17 445	15 544	321 200 394	40 788	20 124	20 664	49,34
1871	17 229	15 632	382 601 591	45 664	21 188	24 476	46,40
1875	19 775	19 537	422 537 831	44 575	22 746	21 829	51,03
1880	23 570	23 089	522 171 813	45 936	23 320	22 616	50,77
1881	25 043	24 249	549 526 697	45 770	23 108	22 662	50,49

Die (aus vorstehender Tabelle durch Multiplication der Colonnen 3 und 5 leicht zu ermittelnden) gesammten **Brutto-Betriebseinnahmen** betrugen im Jahre 1855 über 267 Millionen Francs, 9 Jahre später hatten dieselben sich verdoppelt. Zur Verdoppelung der letzteren Summe waren alsdann fernere 17 Jahre erforderlich: es brachte nämlich das Jahr 1881 eine Brutto-Betriebseinnahme von 1 100 Millionen Francs ein. Hierbei darf nicht vergessen werden, dass das Netz der Ostbahn in der letztgenannten Periode 738 im Betriebe stehende Kilometer an Deutschland verloren hat, welche im Jahre 1869 einen Bruttoertrag von 32 Millionen Francs lieferten. Zieht man diese Thatsache in Betracht, so reduciren sich die vorangeführten 17 auf 16 Jahre. Würde in der Zukunft diese Progression eine constante sein, so würde das Erträgniss ex 1881 in 29 Jahren verdoppelt sein, d. h. im Jahre 1910 etwa 2 200 Millionen Francs erreichen.

Die höchste kilometrische Einnahme wurde von 1855 auf 1856 erreicht (53 087 Frcs. in 1855, 52 159 Frcs. in 1856). Man kann annehmen, dass die kilometrische Einnahme seit 1857 auf derselben Höhe geblieben ist. Nimmt man in der That die Jahre 1861 und 1870, welche sich von dem mittleren Durchschnitt um etwas entfernen, aus, so schwanken die Einnahmen zwischen 42 000 und 46 000 Frcs. Im Jahre 1857 betrug die Einnahme 46 715 Frcs., im Jahre 1881 dagegen 45 770 Frcs. Die Ueberschüsse der alten Linien werden durch die immer stärker auftretenden Mindereinnahmen der neuen Linien absorbirt.

Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, welches in den Jahren 1845—1852 eine fallende Tendenz zeigte (48,42 pCt. im Jahre 1845 und 40,75 pCt. im Jahre 1852) ist seit 1852 in das gerade Gegentheil umgeschlagen und es hat sich dasselbe im Jahre 1881 auf 50,49 pCt. erhoben. Die Betriebsausgaben steigen somit stärker als die Einnahmen.

III.

Jahr	Es legten im Durchschnitt zurück: Personen	Es legten im Durchschnitt zurück: Güter	Es kamen durchschnittlich pro Kilometer zur Erhebung im Personen-Verkehr	Es kamen durchschnittlich pro Kilometer zur Erhebung im Güter-Verkehr	Durchschnittliche Einnahme pro Reisenden	Durchschnittliche Einnahme pro Tonne Gut	Zunahme der Anzahl der beförderten Reisenden und Güter auf alle Entfernungen: Personen	Zunahme der Anzahl der beförderten Reisenden und Güter auf alle Entfernungen: Tonnen Gut
	km	km	Cts.	Cts.	Frcs.	Frcs.	Anzahl	
1855	55	142	5,91	7,65	3,27	10,90	32 941 471	10 645 282
1860	45	135	5,64	6,92	2,52	9,34	56 528 613	23 137 769
1865	41	152	5,53	6,08	2,25	9,83	81 533 061	34 024 436
1870	42	136	4,95	6,14	2,06	8,38	102 597 839	37 065 775
1871	48	146	4,88	6,26	2,34	9,11	95 680 233	37 834 727
1875	36	138	5,21	6,06	1,90	8,36	131 311 803	58 931 733
1880	36	128	5,04	5,95	1,79	7,63	165 105 603	80 773 680
1881	35	127	4,99	5,88	1,76	7,47	179 729 597	84 647 497

Wie die vorstehende Tabelle ergiebt, wurden im Jahre 1855 von jedem Reisenden durchschnittlich 55 km zurückgelegt. Diese Entfernung ist auf 35 km im Jahre 1881 gefallen, was einer Verminderung von 36 pCt. entspricht. Die Güter wurden in 1855 142 km weit gefahren, welche Entfernung auf 127 km im Jahre 1881 zurückgegangen ist. Die Abnahme beträgt hier also nur 10,6 pCt. Jedoch betrug die mittlere Transportweite der Güter in den Jahren 1855—1866 156 km und es würde die constatirte Abnahme von 1856—1881 somit 18,6 pCt. betragen. Die Länge des von den Reisenden durchschnittlich zurückgelegten Weges hat stetig abgenommen; seit 1868 ist dieselbe indessen fast stationär. In den 13 Jahren von 1868—1881 betrug die Abnahme 3 km, das sind 7,5 pCt.

Der im Durchschnitt zur Erhebung gelangte Tarifsatz hat regelmässig sowohl beim Personen- als beim Gütertransport abgenommen. Die Abnahme in den Jahren 1855—1881 betrug:

a) beim Personentransport 15,5 pCt. (5,91 Cts. im Jahre 1855 und 4,99 Cts. im Jahre 1881),

b) beim Gütertransport 23,1 pCt. (7,65 Cts. im Jahre 1855 und 5,88 Cts. im Jahre 1881).

Der durchschnittliche Ertrag von jedem Reisenden ist von 3,27 Frcs. in 1855 auf 1,76 Frcs. in 1881 gefallen, was einer Abnahme von 46,2 pCt. entspricht; bei den Gütern fiel der Ertrag in derselben Zeitperiode von 10,90 Frcs. auf 7,47 Frcs., die Abnahme betrug also 31,8 pCt.

Es geht ferner aus Tabelle III hervor, dass die Zahl der in einem Zeitraume von 26 Jahren beförderten Reisenden von 33 auf 180 Millionen, die Anzahl der beförderten Tonnen Gut von 10,5 Millionen auf 84,5 Millionen gestiegen ist. Die Anzahl der Reisenden ist somit um 446 pCt., die der beförderten Tonnen Gut um 695 pCt. gestiegen.

IV.

Jahr	Betriebslänge	Jährlich von dem alten Netze geleistete Zuschüsse excl. der 4,655 pCt. übersteigenden Zinslasten: insgesammt	Jährlich von dem alten Netze geleistete Zuschüsse: pro Kilom. des alten Netzes	Geleistete oder Seitens der Gesellschaften à Conto der Zinsgarantie beanspruchte Beträge: insgesammt	Geleistete oder beanspruchte Beträge: pro Kilom. d. Gesammtnetzes	Deficit der Linien des neuen Netzes (Differenz zwischen dem Reinertrag und den durch die Zinsgarantie gedeckten Lasten): insgesammt	Deficit: pro Kilom. des neuen Netzes
	km	Francs					
1865	13 071	19 105 646	2 548	28 667 303	2 193	47 772 949	8 569
1870	15 006	9 995 663	1 170	61 940 256	4 128	71 935 919	11 130
1871	14 933	37 845 859	4 556	27 536 209	1 844	65 382 068	9 867
1875	17 693	49 988 960	5 421	36 077 265	2 039	86 066 225	10 160
1880	20 155	85 039 788	9 576	7 237 487	360	92 277 275	9 012
1881	20 539	102 649 908	10 100	— 6 264 492	— 304	96 385 416	9 236
1882	20 767	95 809 139	9 369	— 5 945 811	— 286	89 863 328	8 516
insgesammt von 1864 bis 1882		903 032 808	—	557 112 133	—	1 460 144 941	—

Von dem vorstehend nachgewiesenen Deficit von 1 460 Millionen Francs sind 903 Millionen durch das Deversoirsystem gedeckt worden und es hatte der Staat nur die restirenden 557 Millionen zu decken. Die Zinsgarantie hatte demzufolge bisher nur die relativ sehr geringe Summe von 50—55 000 **Frcs. pro garantirtes Kilometer** aufzubringen. Das kilometrische Deficit, welches übrigens im ersten Jahre der auf sämmtliche Netze ausgedehnten Garantie, d. i. im Jahre 1865 nur 8 569 Frcs. betrug, belief sich im Jahre 1881 noch auf 8 516 Frcs., wohingegen der Beitrag des alten Netzes von 2 518 Frcs. im Jahre 1865 auf 9 369 Frcs. im Jahre 1882 gestiegen ist. Man sieht hieraus, dass das neue Netz — falls man dasselbe sich selbst überlassen haben würde — niemals von seiner Schuld loszukommen vermocht haben würde.

V.

Jahr	Betriebslänge	Erhobene Beträge Seitens des Staates	Gemachte Ersparnisse Seitens des Staates	Insgesammt	Pro Kilometer
	km	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
1863	11 500	43 958 000	26 618 000	70 576 000	6 137
1865	13 229	47 387 683	47 088 562	94 476 245	7 141
1870	17 173	57 033 396	145 387 284	202 420 680	11 787
1871	17 183	66 270 070	119 444 277	185 714 347	10 808
1875	19 242	153 242 467	66 500 574	219 743 041	11 420
1880	22 944	158 115 382	85 267 931	243 383 313	10 607
1881	24 181	165 378 613	97 354 732	262 733 345	10 805
1882	25 478	169 494 967	99 747 868	269 242 835	10 568

Die vorstehende Tabelle weist die Gewinnantheile nach, welche der Staat aus der Herstellung des Netzes der Hauptbahnen gezogen hat. Die folgende Tabelle VI lässt die Seitens der Actionäre der sechs grossen Gesellschaften bezogenen Dividenden ersehen.

Während nun die von dem Staate bezogenen Gewinnantheile von 6 137 Frcs. pro Kilometer im Jahre 1863 auf 10 568 Frcs. im Jahre 1882 gestiegen sind, sind die den Actionären zugeflossenen Antheile in den gleichen Jahren von 16 075 auf 7 984 Frcs. gefallen. Berichtigt man die das Jahr 1882 betreffenden Angaben in der Weise, dass man die Wirkung des Gesetzes vom 16. September 1871, durch welches die Steuer auf die Eilguttransporte verdoppelt wurde, ausser Betracht lässt, so ist der Gesammtgewinn des Staates von 70 Millionen im Jahre 1863 auf 210 Millionen im Jahre 1882 gestiegen, das heisst, derselbe hat sich innerhalb 19 Jahren verdreifacht. Die Zinsen und Dividenden der Actionäre dagegen sind, wie aus nachstehender Tabelle VI ersichtlich, von 173 322 000 Frcs. im Jahre 1863 auf 165 797 000 Frcs. im Jahre 1882 gefallen, was einer Verminderung von 7 525 000 Frcs. = 4,34 pCt. entspricht. In 19 Jahren haben die gesellschaftlichen Linien sich verdoppelt, der Verkehr und die Anlagekosten sind in bedeutendem Umfange gestiegen, die den Actionären gewährten Vortheile haben dagegen abgenommen.

VI.

Jahr	Betriebslänge km	Vertheilte Zinsen und Dividenden Frcs.	pro Kilometer Frcs.
1863	10 782	173 322 000	16 075
1865	13 055	159 659 500	12 230
1870	15 006	113 400 000	7 557
1871	14 933	145 422 000	9 738
1875	17 693	152 022 000	8 592
1880	20 155	168 222 000	8 346
1881	20 599	173 797 000	8 438
1882	20 767	165 797 000	7 984

Wir knüpfen an das Vorstehende noch einige Mittheilungen über die Betriebseinnahmen der **Algerischen Bahnen.** — Dieselben betrugen im Jahre 1883:

Bahnen	Länge am 31. December 1883	Mittlere Betriebslänge des Jahres	Gesammteinnahme Frcs.	Kilometrische Einnahme Frcs.
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.				
Alger-Oran	426	426	5 557 549	13 045
Philippeville-Constantine	87	87	2 153 473	24 753
Algerische Ostbahn.				
Constantine-Sétif	155	155	1 109 954	7 161
Sétif-El-Achir	82	82	222 270	2 711
Ménerville-Alger	54	54	502 917	9 313
El-Guerrah-Batna	80	80	342 085	4 276
Bône-Guelmabahn nebst Verlängerungen.				
Bône-Guelma	88	88	923 998	10 500
Guelma-Kroubs	115	115	547 634	4 762
Duvivier-Souk-Ahras	52	52	378 675	7 282
Medjerdah-Linie (Tunis)	190	190	956 382	5 034
Tunis-Hammam-el-Lif	16	16	44 242	2 765
Algerische Westbahn.				
St. Barbara von Tlélat-Sidi-bel-Abbès	51	51	1 116 622	21 895
Sidi-bel-Abbès-Sidi-Ali-ben Youb	31	18	132 160	7 342
Französisch-Algerische Bahn.				
Azzew-Saïda, Kraffalla u. Modzbah (Spurweite 1 m 10 cm)	238	231	3 017 215	13 062
Nicht concessionirte Kreiderbahn.				
Modzbah-Mecheria (Spurweite 1 m 10 cm). Dieselbe dient nur zu Militärtransporten	114	—	—	—
insgesammt und im Durchschnitt	1 768	1 633	17 004 977	10 413
1882	1 737	1 457	16 413 321	11 265

Die kilometrischen Einnahmen haben sich somit gegen 1882 um 7,56 pCt. verschlechtert. Zu obiger Tabelle ist noch zu bemerken, dass in der Länge der Strecke Ménerville-Alger von 54 km 11 km (von Maison-Carrée nach Alger) einbegriffen sind, welche der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (Strecke Alger-Oran) gehören. Desgleichen sind bei der Französisch-Algerischen Bahn in der Länge von 231 km 10 km für die am 27. Juli 1883 dem öffentlichen Verkehre übergebene, vordem zu Militärtransporten benutzte Strecke Kraffalla-Modzbah eingerechnet.

Russische Correspondenz.

Projectirte Veränderungen in der Regierungsinspection der Bahnen.

Auf Initiative des Directors des Departements für Eisenbahnen, Geheimrath Jouravsky, ist ein Project entworfen zur bedeutenden Einschränkung in dem Personalbestand der Eisenbahninspectionen. Augenblicklich existiren 30 Inspectionen, so dass ungefähr auf jeden Regierungsinspector ca. 700 bis 800 Werst entfallen, welche seiner unmittelbaren Aufsicht und Controle unterliegen. Nach dem neuen Project wird in Vorschlag gebracht, die Zahl der Inspectionen auf ein Drittel zu reduciren, so dass auf jeden Inspector eine Strecke von 2 500 Werst käme. An Stelle der aufgehobenen Inspectionen wird dann beim Communicationsministerium eine Centralinspection der Eisenbahnen als selbstständiges Departement vorgeschlagen. Bisher existirte eine solche Centralinspection bereits, aber nicht in selbstständiger Form, sondern als eine Unterabtheilung des Eisenbahndepartements. Dies Project stösst, wie man hört, in Fachkreisen auf hartnäckigen Widerspruch, welcher darauf begründet ist, dass, da die jetzige Thätigkeit der Inspection auf verhältnissmässig kleinen Bahnstrecken nicht immer von Erfolg begleitet gewesen, kaum besserer Erfolg erwartet werden kann, wenn dem Regierungsinspector eine Strecke von dreimal grösserer Länge zugetheilt ist. Dagegen lässt sich aber einwenden, dass die 10 neuen Kreisinspectoren eine genügende Anzahl Gehilfen haben werden, welche in mehr einheitlichem Sinne als bisher bei der grossen Zerstückelung, nach den Principien ihres Chefs, die Controle und Inspection der Bahnen ausführen werden.

Die „Nowosti" bringen diesbezüglich folgende Nachrichten: Nachdem der Minister der Communicationen sich von der vollständigen Ungenügendheit der durch die Inspection bestehenden Aufsicht über die Eisenbahnen überzeugt hat, hat er eine Conferenz der Inspectoren berufen und ihnen aufgetragen, ein neues Inspectionsproject für die Eisenbahnen auszuarbeiten. Die Conferenz der Inspectoren hat die Nothwendigkeit einiger Reformen zugestanden und schlägt Folgendes vor:

Unter dem Vorsitz eines Kreisinspectors ein locales Inspectionscomité zu gründen aus drei oder mehr Mitgliedern, je nach Länge der Bahn und Grösse ihres Betriebes; den Mitgliedern dieses Comités nicht weniger als 5 000 Rubel jährlichen Gehalt zu geben; den Inspectoren unbedingte Selbstständigkeit zu geben, aber dabei Verantwortung aufzuerlegen für alle Unordnungen und Ungehörigkeiten, welche auf der Bahn vorkämen; andererseits die Local- und Centralverwaltungen der Bahngesellschaften zu verpflichten, ohne jegliche (?) Appellation alle Forderungen der Inspectoren zu erfüllen; die Centralverwaltungen der Bahnen auch auf einen Punkt der Linie überzuführen; die Gehälter der Regierungsinspectoren um so viel zu vergrössern, dass der Unterschied mit den Gehältern der Ingenieure in den Gesellschaften ausgeglichen werde und hierdurch in den Kronsdienst im praktischen Eisenbahndienste kenntniss- und erfahrungsreiche Leute zu ziehen; endlich auch die Kanzleigelder zu erhöhen.

Die „Nowosti" bemerken zu diesen „einigen" Reformen: Bis jetzt stehen laut bestätigtem Etat in der Regierungsaufsicht 166 Personen, und es kommen laut Budget pro 1884 549 577 Rbl. auf Alle oder 3 310 Rbl. auf Jeden. Wenn man nun aber diese neuen Vorschläge annehmen wollte bezüglich der Zulagen, um die Gehälter auszugleichen, so müsste man diese Zahl viermal vergrössern, weil die Gehälter der Dirigirenden der Bahnen 12—20 Tausend Rubel betragen.

Diese Ansicht der Zeitung ist falsch motivirt, denn ebenso wie in jeder Kreisinspection ein Inspector und mehrere Gehilfen sind, welche zusammengenommen den Etat von 166 Personen abgeben, so sind in der Administration der Bahnen je nur ein Dirigirender mit diesem grossen Gehalt, aber seine Gehilfen — die Dienstchefs, erhalten Gehälter von 4 000—8 000 Rbl.

Die „Nowosti" endigen wie folgt: Inspectoren existiren von Anbeginn der Bahnen! Was haben sie bis jetzt gethan? Haben sie irgend ein Unglück verhütet? Haben sie irgendwo dem Raubwesen des Kronsgeldes durch die Verwaltungsräthe gesteuert? Im Gegentheil, an manchen Bahnen haben sie es gefördert zum Schaden der Regierung! Und wenn einmal auf der einen oder andern Bahn durch Zufall oder conträre Institutionen zu grosse Concessionen der Inspectoren an die Thätigkeit der Bahnverwaltungsräthe aufgedeckt wurden, da hat man in den höheren Regionen ein Auge zugedrückt und solchen Klagen kein Gehör gegeben, weil persönliche Beziehungen verlangten, die Inspectoren zu schonen. Und die Inspectoren sind unter solchem Regime alt und grau geworden und haben sich gewöhnt an ein „laisser faire, laissez aller". Und da will man reorganisiren?! Da kann keine Reorganisation des Systems der Inspection helfen, so lange die Mitglieder derselben nicht durch mehr entsprechende Persönlichkeiten ersetzt werden! Nicht in dem System liegt der Mangel der Inspection, sondern in den Trägern des Systems! Nur eine gänzliche Aufhebung des ganzen Instituts, wie es jetzt besteht, kann helfen! Nehmt die Bahnen in Kronsverwaltung und setzt eine Regierungscontrole mit technisch gebildeten Kräften in ihrer

Mitte ein, — dann braucht man gar keine Inspection, welche sich in bestehender Form unmöglich gemacht hat!

Amerikanische Correspondenz.

Train-dispatcher's Verein.

Zu den oberen Beamten der Amerikanischen Bahnen gehört eine in Deutschland unbekannte Species: der Train-dispatcher — Zugabfertiger —, dem die obere Leitung der Züge, Bestimmung der Kreuzungen etc. obzuliegen scheint. Wie fast jede Classe von Beamten dort ihren besonderen Verein hat, so wird auch für die vorgenannte jetzt die Gründung eines solchen beabsichtigt und daher jeder in guter Stellung befindliche Train-dispatcher, Eisenbahnsuperintendent und andere in der Zugleitung practisch erfahrene Beamte zu einer am 20. August in Louisville, Ky., abzuhaltenden Versammlung eingeladen. Man hofft, eine möglichst starke und wirkungsvolle Vereinigung zu bilden und gleich bei der ersten Zusammenkunft eine ausgedehnte Vertretung dieser „nützlichen und stark beschäftigten Classe von Eisenbahn-Oberbeamten" zu erhalten.

Der Zweck der Vereinigung geht besonders auf Einführung gleichmässiger Signale und Zugbestimmungen, ferner auf Verbesserung der dienstlichen Stellung etc.

Newyork, West Shore und Buffalo Bahn.

Nachdem schon der Januarcoupon der ersten Obligationenschuld nicht berichtigt war, fehlen dieser Gesellschaft die Mittel für die Juli-Zinszahlung. Es ist daher die Bahn unter Sequester gestellt. Die von den betreffenden Gerichten ernannten beiden Receiver haben bereits die erforderlichen Veröffentlichungen wegen Uebernahme der Verwaltung erlassen.

Concurrenzverluste.

Der als Basis für die gesammten Durchgangsfrachten vom Westen nach dem Osten geltende Frachtsatz für Getreide und Mehl von Chicago nach Newyork, welcher während der Jahre 1882 und 1883 sich auf dem schon sehr niedrigen Stande von 25 Cts. pro Centner gehalten hatte, wurde im März d. J. zur Begegnung einseitig veranlasster, unvereinbarter Ermässigungen auf 15 Cts. herabgesetzt. Vom 24. Juni cr. ab tritt nun wieder eine Erhöhung auf 20 Cts. und vom 21. Juli cr. ab eine solche auf 25 Cts. ein. Man hat also, wie die „Railroad Gazette" schreibt, 3 Monate lang die Frachten um 40 pCt. niedriger als nöthig erhoben in Folge des Uebereifers einzelner Personen, ihren Verkehr durch ungehörige Mittel zu erhöhen.

Unter der Fracht von 15 Cts. wurden allein von Chicago ca. 900 000 t Güter mit einer Bruttoeinnahme von ca. 2 700 000 D. versandt, welche die Transportkosten ebenhin gedeckt haben mögen. Zur Fracht von 25 Cts. würden die Verladungen vielleicht nur 600 000 t betragen, aber die Bruttoeinnahme dafür würde 3 000 000 D. erreicht und einen Nettogewinn von 1 200 000 D. übrig gelassen haben, gegen nichts oder fast nichts bei dem Satz von 15 Cts. Der Verlust am Verkehr von den anderen Plätzen wird vielleicht ebenso hoch sein, als ab Chicago. Und diese erheblichen Einbussen haben sich die Eisenbahnen unnützer Weise zu einer Zeit zugefügt, in der sie nicht 1 D. zu verschwenden haben und mehrere der bedeutendsten Verwaltungen nicht einmal so viel verdienen, um ihre Zinsen bezahlen zu können.

Einnahmeausfälle.

Die Newyork, Lake Erie und Western Bahn hat nach dem an die Newyorker Eisenbahncommission erstatteten Berichte in dem I. Quartal cr. eine Nettoeinnahme von nur 672 782 D. erzielt, während die auf diese Zeit antheilig entfallenden Ausgaben an Zinsen, Renten und garantirten Dividenden 1 498 947 D., also 826 165 D. mehr betragen. In dem vorhergegangenen Quartal, dem ersten des laufenden Rechnungsjahrs dieser Bahn, überstiegen aber die Nettoeinnahmen die Zins- etc. Beträge um 145 000 D., so dass der Ausfall für das erste Rechnungs-Halbjahr sich auf 681 000 D. stellt. Wenn nun auch die zweite Jahreshälfte erheblich mehr Einnahmen aufzubringen pflegt als die erste, so sind dennoch die Aussichten für das laufende Rechnungsjahr durchaus nicht günstig.

Die Einnahmen der Northern Pacific Bahn fahren fort zu fallen. Zwar ist die absolute Einnahmeziffer in Folge der bedeutenden Zunahme an Meilenzahl höher als im Vorjahre, aber die Einnahmen pro Juni haben weniger betragen als im Mai, und weniger im Mai als im April, während in den Vorjahren immer eine Erhöhung stattfand. Dies liegt vermuthlich daran, dass der Andrang von Einwanderern und Bergleuten, der in den früheren Jahren im Frühjahr regelmässig sich einstellte, ferner auch die bedeutenden Bahnbau-Materialientransporte jetzt aufgehört haben und andere Einnahmequellen nicht an deren Stelle getreten sind. Nach der Ernte darf eine Besserung erwartet werden, da die in Dakota in Cultivation gesetzte Fläche ganz bedeutend zugenommen hat und die Aussichten für die Ernte günstige sind.

Central Pacific Bahn.

Nach einer in dem „Bulletin" von S. Francisco gegebenen Notiz, deren Richtigkeit von einem Vicepräsidenten der Gesellschaft auf mündliches Befragen bestätigt ist, hat die Central Pacific Bahn die am 1. Juli cr. fälligen Gehalte etc. ihres Personals nicht zahlen können und gedenkt dieselben einen Monat später zu berichtigen. Die Ursache ist, dass verschiedene dringendere Ausgaben die disponibeln Geldmittel in Anspruch nehmen und Geld ausserordentlich schwer zu beschaffen ist. Die gegenwärtige ungünstige Lage der Gesellschaft wird dem Zurückgehen des Verkehrs, folglich der Verminderung der Einnahmen zugeschrieben, veranlasst durch Unglücksfälle, namentlich auf den zugehörigen Strecken der Southern Pacific Bahn.

Literatur.

Das neueste Heft No. 7, 8 und 9 pro Juli-September 1884 der **„Mittheilungen" des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen**, welches soeben zur Ausgabe gelangte, hat einen sehr reichhaltigen Inhalt.

Aeusserst willkommen wird den Vereinsmitgliedern der Abdruck der so bedeutungsvollen wirthschaftlichen Gesetze sein, welche kurz vor Schluss des Reichstags noch zur Annahme gelangt sind, des Actien- und des Unfallversicherungsgesetzes.

Zur besseren Orientirung über das Letztere enthält das Heft eine Zusammenstellung der in dem Gesetz dem Entwurf gegenüber vorgenommenen Aenderungen und die vom Reichs-Versicherungsamt erlassene Bekanntmachung in Betreff der Anmeldung der unfallversicherungspflichtigen Betriebe.

Die Elektrolyse, Galvanoplastik und Reinmetallgewinnung. Mit besonderer Rücksicht auf ihre Anwendung in der Praxis bearbeitet von Eduard Japing. Mit 46 Abbildungen. 18 Bogen Octav. Geh. Preis 1 fl. 65 kr. Oe. W. = 3 ℳ. Eleg. geb. 2 fl. 20 kr. Oe. W. = 4 ℳ. 1883. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig. (Elektrotechnische Bibliothek. Bd. VII.)

Der Verfasser behandelt das weite Gebiet der Elektrolyse und ihre Anwendung in der Praxis in zehn Capiteln, deren erstes allgemeine Angaben über den elektrischen Strom und seine chemischen Wirkungen und das zweite die wissenswerthesten theoretischen Betrachtungen über Elektrolyse enthält. — Im 3. und 4. Abschnitt werden die verschiedenen Arten der für elektrolytische Operationen anwendbaren Stromerzeuger: Galvanische Batterien, Thermosäulen, dynamo- und magnetelektrische Maschinen behandelt. Das 5. Capitel verbreitet sich über Auswahl und Anordnung der Stromerzeuger, das 6. über die wichtigsten Apparate für angewandte Elektrolyse. — Die letzten Capitel endlich, der Schwerpunkt des Ganzen, bringen eine ausführliche Schilderung der verschiedenartigen Anwendungen des elektrolytischen Verfahrens in der Praxis und enthalten, wie auch schon ihre räumliche Ausdehnung andeutet, ein sehr reiches Material in vorzüglicher Anordnung, dessen Studium für die verschiedensten Berufsgattungen das allergrösste Interesse bietet. — Capitel 7 behandelt die zahlreichen und brauchbaren Methoden der elektrolytischen Analyse; dann folgt die Galvanoplastik, welche sich in den 1½ Menschenaltern seit ihrer Entdeckung zu einem der wichtigsten Zweige der gesammten Metallverarbeitung entwickelt hat. In der dann folgenden Elektrometallurgie werden nicht nur die elektrolytischen Reinmetallgewinnungsmethoden, sondern auch solche Processe behandelt, welche auf Verwerthung der Hitze des Volta'schen Bogens, auf der Anwendung von Elektromagneten etc. beruhen. Das letzte Capitel behandelt das am wenigsten erörterte, aber doch vielleicht interessanteste Gebiet, die sonstigen gewerblichen Anwendungen der Elektrolyse und lässt uns ahnen, eine wie ausserordentlich wichtige Rolle dieselben in nicht allzuferner Zukunft spielen dürften.

Die Ausstattung des Werkes in Schrift und Bild ist vortrefflich.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die an der Strecke Güldenboden-Allenstein belegenen Stationen Bestendorf und Gemmern werden — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Bromberg — vom 15. October d. Js. ab die Bezeichnung Grossbestendorf bezw. Gross-Gemmern führen.

Berlin, den 1. August 1884. (1873a)

Die geschäftsführende Direction.

Krancke.

II. Güterverkehr.

Vom Datum der Publication gelangt im **Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande** für Steine des Specialtarifs III in der Relation Strehlen-Olmütz ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,82 ℳ pro 100 kg bei

Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit Gültigkeit bis Ende December 1884 zur Einführung.

Breslau, den 4. August 1884. (1874)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom Datum der Publication gelangt für **Langholz - Transporte** bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Schwadowitz nach Fellhammer im Ostdeutsch-Böhmischen Verbande ein directer Frachtsatz von 0,38 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 5. August 1884. (1875)
Königliche Eisenbahn-Direction,
für die Deutschen Verband-Verwaltungen.

Am 15. d. Mts. treten zu den vom 1. Mai 1883 ab gültigen Tarifen für den **Güter- bezw. Vieh- etc. Verkehr** zwischen Stationen des **E. D.-B. Köln (rechtsrh.)** einer- und Stationen der **Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen** andererseits die Nachträge V in Kraft, enthaltend — neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen — Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Heidmühle der Oldenburgischen Staatsbahn und Bippen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrh.). Die Entfernungen und Tarifsätze für letztgenannte Station treten an Stelle derjenigen für Lulle, welche Station am 1. Juni d. J. für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr geschlossen ist.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, 1884 August 4. (1876 B & W)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Die zur Zeit im **Königsberg-Moskauer Eisenbahn - Verbande** geltenden Specialtarife für Getreide von Stationen der Rjask-Wiasma, Rjask-Morschansk-, Morschansk-Sysran-, Orenburger, Rjäsan-Koslow-, Koslow-Tambow-, Tambow-Saratow-, Orel-Witebsk-, Orel-Gräsi-, Gräsi-Zarizyn-, Koslow-Woronesch-Rostow- und der Moskau-Kursk Bahn, sowie der zeitige Specialtarif für Hanf von Stationen der Morschansk-Sysran- und der Rjask-Morschansk Bahn nach Königsberg etc. treten vom 13. September cr. neuen Styls ausser Kraft und werden durch neue Tarife ersetzt, über welche das Tarifbureau der Direction der Ostpreussischen Südbahn Information ertheilt.

Bromberg, den 1. August 1884. (1877J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Strecken Barnow-Bütow, Ortelsburg-Johannisburg (den 15. August 1884), ferner der Strecken Braunsberg-Mehlsack und Göttkendorf-Wormditt (voraussichtlich den 1. November 1884) tritt im Eisenbahn-Directionsbezirk **Bromberg** zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von:

a) Personen, Reisegepäck und Hunden,
b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
c) Eil- und Frachtgütern vom 15. August 1883 der Nachtrag III sowie zum Local-Personen- etc. Tarif vom 1. August 1881 der Nachtrag IX in Kraft.

Als Tarifsätze für die neuen Strecken kommen ebenfalls die für den diesseitigen Bezirk in den Tariftabellen des Localtarifs für die Beförderung von Personen etc. vom 1. August 1881, des Local-Vieh- etc. Tarifs vom 1. Januar 1880 (zweite Auflage) und des Gütertarifs vom 1. Juli 1880 (zweite Auflage) nebst den zu diesen Tarifen gehörigen Nachträgen enthaltenen Sätze zur Erhebung unter Zugrundelegung der im vorbezeichneten Nachtrag aufgeführten Entfernungen.

Exemplare des qu. Nachtrags können durch die Billet - Expeditionen unseres Verwaltungsbezirks bezogen werden.

Bromberg, den 30. Juli 1884. (1878 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. ab werden die Stationen Höhr-Grenzhausen, Ransbach, Selters, Siershahn und Wirges des Eisenbahn - Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) mit directen Frachtsätzen in den Rheinisch - Köln - Minden-Belgischen Güterverkehr aufgenommen.

Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie in den Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirectionen (rechts- und linksrheinisch) zu Köln zu erfahren.

Köln, den 4. August 1884. (1879)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh).

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. d. Mts. sind directe Frachtsätze für Grubenholz - Transporte zwischen Fulda und Büdingen einer- und den Belgischen Stationen Blandain frontière, Châtelineau-Châtelet, Mouscron, Peruwelz frontière und Quiévrain andererseits in Kraft getreten. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Giessen, den 2. August 1884. (1880)
Grossherzogliche Direction.

Werrabahn - Bayerischer Verkehr. Am 15. d. Mts. tritt zum Tarife vom 1. Juli 1883 der Nachtrag IV in Kraft, durch welchen im Verkehr mit Eisenach theilweis ermässigte Frachtsätze eingeführt werden, und für die Station Grimmenthal der Werrabahn die directe Abfertigung nach und von den westlichen Bayerischen Stationen zur Aufhebung kommt.

Exemplare dieses Nachtrags sind, insoweit der Vorrath reicht, von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Meiningen, den 2. August 1884. (1881)
Die Direction
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. August tritt der III. Nachtrag zum **Nassau - Bayerischen Tarif** in Kraft. Derselbe enthält:

a) Frachtsätze für die neu einbezogene Station Friedrichssegen, Rentwertshausen und Leutershausen,
b) Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Steinen für einige weitere Bayerische Stationen im Verkehre mit Frankfurt-Sachsenhausen und Taunusbahnhof,
c) Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eisenerzen etc. von den Lahnbahnstationen nach Bayern.

Frankfurt a/M., den 30. Juli 1884. (1882)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. August d. J. kommt für den **Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr** ein neuer Tarif zur Einführung, welcher zunächst nur für den Verkehr zwischen denjenigen Stationen Anwendung findet, der nach den bestehenden Instradirungsbestimmungen via Ritschenhausen, via Lichtenfels und via Gemünden befördert wird. Im Verkehre zwischen den Stationen, welche über die Leipzig-Reichenbacher bezw. Wolfsgefärther Route bedient werden und welche im Tarife besonders namhaft gemacht sind, verbleibt es bis zum 1. October d. J. bei der Anwendung des alten Tarifs vom 1. Februar 1882 nebst Nachträgen. Von diesem Termine an gilt der neue Tarif auch für die vorbezeichneten Sächsischen Routen. Ausserdem findet der alte Tarif bis zum 14. September bezw. 14. October d. J. noch über die bis zum 1. August d. J. zulässig gewesenen Transportrouten für den Fall Anwendung, dass eine dieser Routen von dem Versender im Frachtbriefe vorgeschrieben wird, in welcher Beziehung auf die Bekanntmachung vom 28. Juli d. J. verwiesen wird. Frachterhöhungen treten durch den neuen Tarif, welcher bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen ist, nicht ein.

Dresden, den 4. August 1884. (1883)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Anhalt - Berlin-Hamburger etc. Verbands-Güterverkehr. Der am 1. Januar 1883 eingeführte Ausnahme-Frachtsatz für Stärke aller Art, Stärke- und Kartoffelmehl, Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, auch Traubenzuckersyrup und Stärkesyrup zum Export in Quantitäten von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür von Zerbst nach Hamburg B. H. ad 1,04 ℳ pro 100 kg tritt am 20. September cr. ausser Kraft.

Berlin, den 6. August 1884. (1884)
Königliche Direction
der Berlin-Hamburger Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im **Ost-Westdeutschen Verbande** für den Verkehr zwischen der Station Zembowitz der vormaligen Rechte-Oder-Uferbahn einerseits und den Stationen der Directionsbezirke Magdeburg, Hannover, Köln (rechts- und linksrh.), Elberfeld und Frankfurt a/M., sowie der Braunschweigischen, Halberstadt-Blankenburger, Dortmund-Gronau-Enscheder, Aachen-Jülicher und den auf Deutschem Gebiet belegenen Stationen der Niederländischen Staatsbahn andererseits directe Frachtsätze für alle Tarifclassen in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 31. Juli 1884. (1885)
Königliche Eisenbahndirection Hannover,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Im **Bergisch - Märkisch - Belgischen** und **Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge-Verbandsverkehr** wird der Artikel „Muschelschalen aller Art" in Wagenladungen von 10 000 kg vom 10. August d. J. ab nach den Sätzen des Specialtarifs II abgefertigt.

Die in der Güterclassification der Tarife für die vorbezeichneten Verkehre enthaltene Position „Muschelschalen und Muschelschalen-Abfälle zum Kalkbrennen, Specialtarif III" kommt dagegen in Wegfall, jedoch werden bis zum 20. September d. J. einschliesslich die letztbezeichneten Artikel, sofern dieselben zum Kalkbrennen benutzt werden, nach den Sätzen des Specialtarifs III abgefertigt.

Elberfeld, den 2. August 1884. (1886)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. September d. J. tritt für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehr zwischen den Directionsbezirken **Elberfeld** und **Bromberg** ein neuer Tarif in Kraft.

Aufgehoben werden durch denselben die Bestimmungen und Beförderungspreise des Vieh- etc. Tarifs für den Staatsbahnverkehr Elberfeld-Magdeburg vom 1. Juli 1882 bezüglich der Station Berlin (Ostbahnhof).

Druckexemplare des neuen Tarifs sind bei den Güterexpeditionen der betheiligten Eisenbahnen käuflich zu haben.

Elberfeld, den 5. August 1884. (1887)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Der vorläufig nur bis zum 31. August 1884 im Localverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, sowie im Preussisch-Oberschlesischen und Süd-Ostpreussischen

Verbandverkehr eingeführte **Ausnahmetarif für Sprit und Spiritus zum See-Export** bleibt bis zum 31. August 1885 in Kraft.

Bromberg, den 4. August 1884. (1888 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit dem 15. August cr. treten im Verband-Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg** einerseits und Stationen der **Marienburg-Mlawkaer Bahn** andererseits (Tarif vom 25. März 1882) ermässigte Frachtsätze für rohe Asphalterde im Verkehr zwischen Danzig resp. Neufahrwasser und Illowo trans. resp. Mlawa trans. in Kraft.

Die Höhe der qu. Frachtsätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 2. August 1884. (1889 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden nachstehende Frachtsätze unter den daselbst angeführten Bedingungen im Kartirungswege Anwendung und zwar

für Getreide (Ausnahmetarif No. 9):
Bei Zahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen:

Nach	Laube-Tetschen/Bodenbach Landungsplatz	Dresden-Elbkai
Von	in Mark pro 100 kg	
Sebusein	0,20	0,55
Leitmeritz	0,31	0,66
Wegstädtl	0,45	0,80
Melnik	0,50	0,85
plus Schleppbahngebühr	0,10	—

Wien, am 2. August 1884. (1890)
Betriebsdirection.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Vom Sonntag, den 10. dieses Monats, an werden die bis zum 31. dieses Monats allsonntäglich zur Ablassung kommenden Extrazüge von Halle resp. Leipzig nach Kösen und von Kösen nach Halle und Leipzig (No. 7a/37a und 8a/38a unseres Fahrplans), ersterer zum Absetzen, letzterer zur Aufnahme von Passagieren an der zwischen Weissenfels und Naumburg neu errichteten Haltestelle Schönburg-Goseck anhalten.

Billets II. und III. Classe nach Schönburg-Goseck, gültig zur Hin- und Rückfahrt an demselben Tage mit den obigen Zügen, werden zum einfachen Preise in Halle, Ammendorf, Merseburg, Leipzig, Markranstedt, Corbetha und Weissenfels ausgegeben. In Schönburg-Goseck kommen nur Tourbillets II. und III. Classe nach den genannten Stationen beim Zuge No. 8a/38a zur Ausgabe.

Näheres bei den betreffenden Billetexpeditionen.

Erfurt, den 4. August 1884. (1891)
Königliche Eisenbahndirection.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. l. Mts. wurde im „Hotel Sommer" zu Badenweiler, Station Müllheim, eine Billetverkaufstelle mit Gepäckabfertigungsdienst errichtet.

Karlsruhe, den 1. August 1884. (1892)
Generaldirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 15. August tritt der Nachtrag III zum Local-Personentarife vom 1. Februar 1883 mit folgendem Inhalte in Wirksamkeit:

1. Ermässigung der Minimalgebühren für Distanzen von 1 bis 6 km bei denjenigen Secundär-Personenzügen, für welche die ermässigten Fahrpreise für gemischte Züge Giltigkeit haben.
2. Einführung von Tour- und Retourbillets, giltig für Courierzüge zwischen Wien und Prag.
3. Einführung von Abonnementskarten zu 20 Fahrten zwischen Wien und den Stationen Jedlesee bis Stockerau.
4. Neue Bestimmungen bezüglich der Aufzahlungen auf Tour- und Retourbillets bei Benutzung einer höheren Wagenclasse oder der Courier- und Schnellzüge, wodurch die diesfälligen bisherigen Bestimmungen aufgehoben werden.
5. Einführung ermässigter Preise für Tourbillets zwischen Wien und Jedlesee.
6. Ergänzungen der Kilometerzeiger rücksichtlich der in letzterer Zeit eröffneten Personenhaltestellen.

Wien, am 31. Juli 1884. (1893)
Die Centralverwaltung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. August l. J. tritt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Böhmischen Nordbahn andererseits, ein neuer Tarif, mit zum grössten Theile herabgesetzten Preisen, in Kraft.

Exemplare liegen in den betheiligten Stationen wie bei der unterzeichneten Generaldirection zur Einsicht bereit.

Wien, den 1. August 1884. (1894)
Die Central-Verwaltung.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Eisenbahn-Oberbau-Materialien. Die auf Bahnhof M. Gladbach lagernden alten Oberbau-Materialien sollen verkauft werden. Verkaufs-Bedingungen nebst Verzeichniss der zu veräussernden Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen, auch auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 50 ₰ von derselben bezogen werden.

Wegen Besichtigung der Materialien wolle man sich an die Eisenbahn-Bau-Inspection zu M. Gladbach wenden.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen ist, sind verschlossen mit der Ueberschrift: „Offerte auf Ankauf alter Oberbau-Materialien" bis zum 25. August d. J. an das unterzeichnete Betriebsamt einzusenden.

Die Eröffnung findet am folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt.

Aachen, den 25. Juli 1884. (1895)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 63. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. August 1884.

Dieser Nummer liegt No. 14 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protocoll

der zu Frankfurt a. M. am 29. und 30. Juli 1884 abgehaltenen **Generalversammlung** des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

(Schluss.)

Verhandelt Frankfurt a. M., am 30. Juli 1884.

Der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung, worauf in die Tagesordnung eingetreten wird.

Zu XV. der Tagesordnung. Neuwahl der ständigen Commissionen des Vereins.

Unter theilweiser Berücksichtigung verschiedener, auf Abänderung des von der geschäftsführenden Direction ausgelegten Entwurfs einer neuen Commissionsliste gerichteten Wünsche wird heute die folgende Zusammensetzung der ständigen Commissionen des Vereins beschlossen.

1. Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.

Badische Staatsbahn.
Bayerische Staatsbahn.
K. E.-D. Berlin.
K. E.-D. Breslau.
K. E-D. Bromberg.
Elsass-Lothringische Eisenbahn.
K. E.-D. Erfurt.
K. E.-D. Hannover.
Hessische Ludwigsbahn.
K. E-D. Köln (linksrh.).
K. E.-D. Köln (rechtsrh.).
Pfälzische Bahnen.
Sächsische Staatsbahn.
Württembergische Staatsbahn.
Böhmische Westbahn.
Galizische Carl-Ludwigbahn.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
Oesterr.-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Direction für Staatseisenbahn-Betrieb.
Oesterreichische Südbahn.
Ungarische Staatsbahn.
Niederländische Rhein-Eisenbahn.
Niederländische Staatsbahn.

2. Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.

Badische Staatsbahn.
Bayerische Staatsbahn.
K. E.-D. Berlin.
K. E.-D. Breslau.
Elsass-Lothringische Eisenbahn.
K. E.-D. Frankfurt a/M.
K. E.-D. Hannover.
Buschtêhrader Eisenbahn.
Galizische Carl-Ludwigbahn.
Oesterreichische Nordwestbahn.
Oesterreichische Südbahn.
Hessische Ludwigsbahn.
K. E.-D. Köln (linksrh.).
K. E.-D. Magdeburg.
Main-Neckarbahn.
Oldenburgische Staatsbahn.
Pfälzische Bahnen.
Württembergische Staatsbahn.
Böhmische Nordbahn.
Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn.
Direction für Staatseisenbahn-Betrieb.
Ungarische Staatsbahn.
Holländische Eisenbahn.
Niederländische Rhein-Eisenbahn.

3. Commission für das Vereins-Wagenregulativ.

Badische Staatsbahn.
Bayerische Staatsbahn.
K. E.-D. Breslau.
K. E.-D. Bromberg.
K. E.-D. Elberfeld.
Elsass-Lothringische Eisenbahn.
K. E.-D. Erfurt.
K. E.-D. Frankfurt a/M.
K. E.-D. Köln (linksrh.).
K. E-D. Köln (rechtsrh.).
Lübeck-Büchener Eisenbahn.
Pfälzische Bahnen.
Sächsische Staatsbahn.
Württembergische Staatsbahn.
Galizische Carl-Ludwigbahn.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.
Oesterreichische Nordwestbahn.
Oesterr.-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Direction für Staatseisenbahn-Betrieb.
Oesterreichische Südbahn.
Ungarische Staatsbahn.
Niederländische Rhein-Eisenbahn.
Niederländische Staatsbahn.

4. Commission für technische und Betriebsangelegenheiten.

Badische Staatsbahn.
Bayerische Staatsbahn.
K. E.-D. Berlin.
K. E.-D. Breslau.
K. E.-D. Bromberg.
K. E.-D. Elberfeld.
Elsass-Lothringische Eisenbahn.
K. E.-D. Erfurt.
K. E.-D. Frankfurt a/M.
Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.
K. E.-D. Köln (linksrh.).
K. E.-D. Köln (rechtsrh.).
Oldenburgische Staatsbahn.
Sächsische Staatsbahn.
Württembergische Staatsbahn.
Buschtêhrader Eisenbahn.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
Oesterreichische Nordwestbahn.
Oesterr.-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Direction für Staatseisenbahn-Betrieb.
Oesterreichische Südbahn.
Ungarische Staatsbahn.
Holländische Eisenbahn.
Niederländische Staatsbahn.

5. Commission für Angelegenheiten der Statistik.

K. E.-D. Altona.	Oesterr.-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Bayerische Staatsbahn.	Direction für Staatseisenbahn-Betrieb.
K. E.-D. Bromberg.	Oesterreichische Südbahn.
K. E.-D. Elberfeld.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
K. E.-D. Hannover.	Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.
K. E.-D. Köln (linksrh.).	Ungarische Nordostbahn.
K. E.-D. Magdeburg.	Niederländische Staatsbahn.
Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn.	Geschäftsführende Direction.
Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.	
Oldenburgische Staatsbahn.	
Sächsische Staatsbahn.	

6. Commission für das Vereinsstatut.

Badische Staatsbahn.	Böhmische Westbahn.
Bayerische Staatsbahn.	Oesterreichische Nordwestbahn.
Berlin-Hamburger Eisenbahn.	Direction für Staatseisenbahn-Betrieb.
K. E.-D. Breslau.	Oesterreichische Südbahn.
K. E.-D. Elberfeld.	Ungarische Nordostbahn.
K. E.-D. Hannover.	Ungarische Westbahn.
Hessische Ludwigsbahn.	Niederländische Centralbahn.
K. E.-D. Köln (rechtsrh.).	Geschäftsführende Direction.
Pfälzische Bahnen.	
Sächsische Staatsbahn.	

7. Commission für die Vereinszeitung.

Badische Staatsbahn.	Böhmische Westbahn.
K. E.-D. Erfurt.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Lübeck-Büchener Eisenbahn.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
K. E.-D. Magdeburg.	Geschäftsführende Direction.
Sächsische Staatsbahn.	

8. Vereinskarten-Commission.

K. E.-D. Altona.	Oesterr.-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. E.-D. Frankfurt a/M.	Ungarische Westbahn.
Hessische Ludwigsbahn.	Geschäftsführende Direction.
Main-Neckarbahn.	

Nunmehr wird von dem Herrn Vorsitzenden auch das Resultat der inzwischen vorgenommenen Wahl von 6 Mitgliedern der Prämiirungs-Commission verkündet.

Es sind gewählt resp. wiedergewählt worden die Herren
Eisenbahn-Directionspräsident Thielen (K. E.-D. Elberfeld),
Generalinspector Bexheft (Ungarische Westbahn),
Geh. Ober-Baurath Buresch (Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn),
Geh. Commercienrath Kempf (Hessische Ludwigsbahn),
Ober-Regierungsrath Reitzenstein (K. E.-D. Berlin),
Präsident von Tolnay (Ungarische Staatsbahn).

Zu XVI. der Tagesordnung. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direction über die Verwaltung der Vereinscasse.

Herr Director Lavale (Pfälzische Bahnen) trägt den Bericht über die Revision der Vereinscassen-Rechnung vor.

Die Generalversammlung ertheilt der ult. Juni cr. abgetretenen geschäftsführenden Direction einstimmig Decharge.

Zu XVII. der Tagesordnung. Bericht des Curatoriums über die Verwaltung des Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

Herr Finanzrath Müller (Sächsische Staatsbahn) berichtet über das Resultat der Prüfung der Rechnung.

Auf Antrag des Curatoriums wird der ult. Juni cr. abgetretenen geschäftsführenden Direction einstimmig Decharge ertheilt.

Zu XVIII. der Tagesordnung. Wahl des Ortes für die nächste ordentliche Generalversammlung des Vereins.

Von Herrn Director Czigly (Ungarische Staatsbahn) wird der Wunsch ausgesprochen, der Verein möge seine nächstjährige ordentliche Generalversammlung nach Budapest verlegen und Herr Generaldirector von Ivanka (Ungarische Nordostbahn) schliesst sich diesem Wunsche an, indem er bemerkt, dass auch die Königlich Ungarische Regierung einer ihm gestern zugegangenen telegraphischen Benachrichtigung zufolge mit der Wahl Budapests durchaus einverstanden sei.

Demgemäss wird beschlossen, dass die nächste ordentliche Generalversammlung in

Budapest

stattfinden soll.

Die Zeitbestimmung bleibt statutenmässig der geschäftsführenden Direction überlassen.

Das Protocoll der gestrigen und der heutigen Sitzung wird hierauf verlesen und genehmigt, worauf der Herr Vorsitzende die Generalversammlung schliesst.

Das Protocoll derselben wird nunmehr vollzogen wie folgt:

Von Seiten der geschäftsführenden Direction:

Reitzenstein. Magnus. Werchan.

Von Seiten der übrigen Herren Abgeordneten:

de Serres. v. Schamberger. Lavale. Böhm. Becker. Kühnelt. Ziffer. v. Blasovitz. Kohn. v. Bogusz. Möllhausen. Dieck. Stieger. Göring. Kranold. Bissinger. Münch. Dr. Wieczorek. Schupp. Sombart. Mirus. Offermann. Früh. Pape. E. Vogel. Quassowski. Mebes. Löffler. Sommer. Wehren. Kirn. Altvater. Nübel. Ramsaner. Illich. Metzener. F. W. Wolf. Jarsch. Uytwerf-Sterling. Zawadil. von Tschirschky. Cerwenka. v. Thaly. Siebold. v. Ivánka. Warnstedt. v. Scála. Bünz. v. Czigly. v. Ostheim. J. C. s'Jacob. Dr. Böhm. Gross. Pfeifer. Eger. Ast. Grünebaum. v. Ságy. v. Wolff. Czedik. Rennen. Dietzschold. Sternberg. v. Löhr. Grosch. Beelenkamp. Träger. I. W. Stous-Sloot. Wolf. v. Haber. Dopffel. Rüppell.

a. u. s.

Martin.

Die Locomotiv-Feuerbüchse für Rauchverzehrung und Brennstoff-Erparniss

mit besonderer Berücksichtigung des Systems Nepilly.

Beobachtungen, gesammelt von **Johann Pechar**, Director der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.

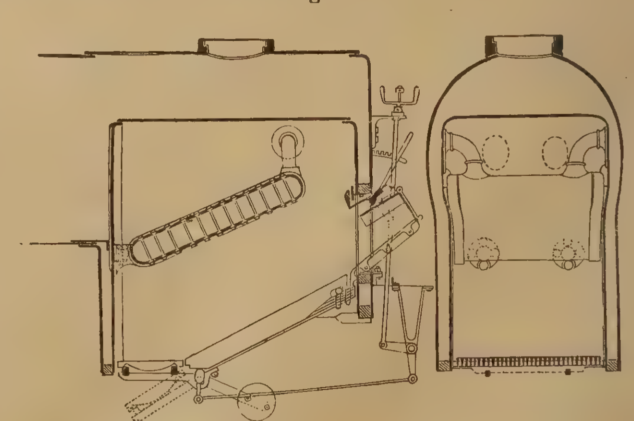
(Fortsetzung.)

III. Frankreich.

System Tenbrinck, Französische Ostbahn 1863. (Fig. 15.) Bei dieser Construction hat die Feuerthür keinen andern Zweck, als die Revision der Siederohre zu gestatten, event. die Zupfropfung derselben zu ermöglichen. Unterhalb der Feuerthür befindet sich eine entlang der ganzen Breite der hinteren Feuerbüchswand sich hinziehende und in derselben Richtung getheilte Oeffnung. Der obere schmalere Theil ist mit einer Klappe bedeckt, welche nach Bedürfniss geöffnet werden kann, um Luft in den Feuerungsraum hineinzulassen. Vor dem unteren, breiteren Theil der Oeffnung, welche bis an den Rost hinabreicht, befindet sich ein Trichter, welcher mit der zur Heizung bestimmten Kohle angefüllt wird. Der Rost hat eine gegen die Siederohrwand zu geneigte Lage, damit das Brennmaterial auf demselben hinabrutschen könne. Der untere Theil des Rostes ist ein Klapprost, mittelst dessen die Schlacken entfernt werden. Knapp unterhalb der Siederohrwand beginnend, ist ein Sieder, ein rechtwinkliger von der einen Seitenwand der Feuerbüchse zur anderen reichender Kasten, parallel zum Rost und bis zur Höhe der Feuerthür ansteigend, angebracht, dessen Inneres durch zwei Röhren mit dem Hohlraume der Feuerbüchswände in Verbindung steht und von dort aus mit Wasser gefüllt wird.

Seit dem Jahre 1881 sind bei der Französischen Orléansbahn Feuerbüchsen in Gebrauch, bei denen das Tenbrinck'sche System, auf die in der Zeichnung (Fig. 15) veranschaulichte Weise verbessert, angewendet ist.

Fig. 15.



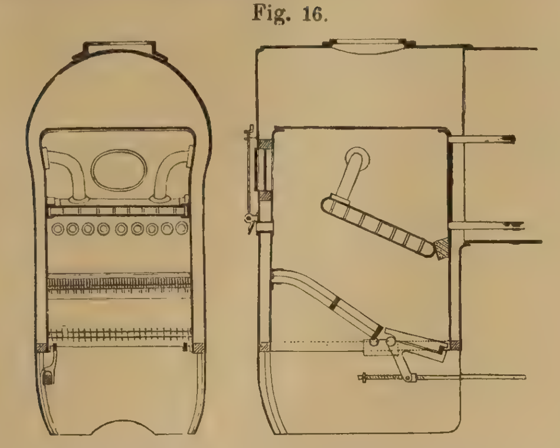
Verbessertes System Tenbrinck, 1883. Französische Orléansbahn

System Bonnet (Verbesserte Construction Tenbrinck. Französische Ostbahn 1864. (Fig. 16.) Die Aenderungen bezw. Verbesserungen des Systems Tenbrinck bestehen darin, dass der äussere Trichter zur Aufnahme der Kohle behufs Selbstheizung entfällt und das Brennmaterial wie gewöhnlich durch die Feuerthür eingeführt wird. Die Oeffnung unterhalb der Feuerthür zum Einlassen von Luft wird im Princip beibehalten, nur wird die Luft nicht durch eine weite Spalte, sondern durch hohle Stehbolzen mit äusserer Klappe eingeführt. (Fig. 16).

Nach Angabe des Constructeurs Bonnet, Bureauchefs der Maschinenabtheilung der Französischen Ostbahn, hat dieses System zugleich den Vorzug der Rauchverzehrung. Bonnet sagt in Bezug darauf in den „Annales des mines", 6. série, 1 II. 343: „Nirgends verbrennt der Rauch von selbst, sondern es bedarf hierzu der Hand des Heizers, der immer selbst die Schuld trägt, wenn die Maschine Rauch entwickelt."

Wir werden auf diese charakteristische Aeusserung an anderer Stelle zurückkommen.

Fig. 16.



System Bonnet (verbesserte Construction Tenbrinck) mit hohlen Stehbolzen. Französische Ostbahn, 1864.

System Belpaire 1863, veraltet. Die Feuerbüchse hat keinen Schirm, einen schwach geneigten langen 5theiligen Rost, dessen unterste Abtheilung als Klapprost eingerichtet ist, um die Schlacken entfernen zu lassen. Die Feuerthür besteht aus zwei Theilen, und zwar aus zwei eisenbeschlagenen feuerfesten Ziegeln mit Oeffnungen zum Durchlassen der Luft. Der Luftzug wird mittelst Schiebers regulirt.

(Schluss folgt.)

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 4415 vom 31. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend die Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Oesterreichischen Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 4471 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 4491 vom 7. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Zurückstellung der zu Viehtransporten aus Deutschland nach dem Auslande benutzten Wagen auf der betreffenden Deutschen Grenz-Uebergangsstation in leerem Zustande (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 4534 vom 7. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung der Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs in Bezug auf die Ausstellung der Beschädigungsmeldungen (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 4544 vom 8. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzung des Verzeichnisses der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximal-Radstände der Eisenbahn-Fahrzeuge (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Se. Excellenz, der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Maybach, ist am 8. d. M. nach mehrwöchiger Abwesenheit von seinem Erholungsaufenthalte in der Schweiz hierher zurückgekehrt und hat seine Dienstgeschäfte sofort wieder aufgenommen.

Geheimer Ober-Regierungsrath Dr. jur. Frölich †.

Dem vor einigen Tagen verstorbenen Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. jur. Frölich widmet der „Staatsanzeiger“ folgenden Nachruf:

„Am 7. d. M. verschied hierselbst nach schwerem Leiden der Geheime Ober-Regierungsrath Dr. jur. Frölich, vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Noch nicht fünfzig Jahre alt, hat ihn — zur tiefsten Trauer Aller, die im Leben ihm nahe gestanden — ein vorzeitiger Tod aus voller blühender Manneskraft und aus einem amtlichen Wirkungskreise abberufen, welcher nach menschlicher Voraussicht noch auf lange Jahre hinaus für ihn das Feld eines ehrenvollen, erfolgreichen Wirkens zu bieten schien.

Hermann Frölich, im December 1834 zu Münster i/W. geboren, nach beendetem Universitätstriennium zum Doctor der Rechte promovirt, im Jahre 1864 zum Regierungsassessor ernannt, wurde im Anfang des Jahres 1865 auf seinen Wunsch in die Staats-Eisenbahnverwaltung übernommen und bereits im Mai 1866 in die Eisenbahnabtheilung des Ministeriums berufen, welcher er seitdem — zunächst als Hülfsarbeiter, seit dem Jahre 1874 als vortragender Rath — bis zu seinem Tode angehört hat. Nur während der Kriege gegen Oesterreich und Frankreich hat seine Thätigkeit in der Centralverwaltung vorübergehende Unterbrechungen erlitten, indem Frölich in dem ersteren Kriege mit der Einrichtung und Leitung der Eisenbahn-Betriebscommission in Prag beauftragt, während des letzteren bei der Betriebsleitung der occupirten Französischen Bahnen in Nancy, Epernay und Reims verwendet wurde. Für seine Verdienste in diesen Stellungen ist er durch Allerhöchste Verleihung des Rothen Adlerordens vierter Classe und des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet worden. Seine Beförderung zum Geheimen Ober-Regierungsrath erfolgte im April 1877.

Frölich's treffliche Veranlagung für das Verwaltungsfach, gepaart mit scharfem Verstande, grosser Energie und unermüdlichem Diensteifer, haben die Leistungen desselben während seiner gesammten amtlichen Thätigkeit zu besonders hervorragenden gestaltet. Sein einnehmendes Wesen und eine ungewöhnliche geschäftliche Gewandtheit befähigten ihn vorzugsweise für die Erledigung schwieriger und verwickelter Verhandlungen. Eine grosse Zahl solcher Geschäfte und Auseinandersetzungen ist unter seiner geschickten Behandlung ungeachtet aller Schwierigkeiten zu einem befriedigenden Abschlusse geführt worden; auch bei der Verstaatlichung wichtiger Privatunternehmungen hat er in hervorragendem Masse mitgearbeitet. Seine verdienstvolle Thätigkeit auf diesem Gebiete hat in mannigfachen hohen Ordensauszeichnungen, welche von Allerhöchster Stelle wie von fremden Souveränen ihm zu Theil geworden, auch nach Aussen wohlverdiente Anerkennung gefunden. Seine Loyalität und strenge amtliche Pflichttreue, seine schlichte Liebenswürdigkeit machten ihn Vorgesetzten wie Collegen und Untergebenen gleich werth und sichern ihm bei Allen, welche geschäftlich oder persönlich ihm näher getreten, ein freundliches Andenken.

Die Staats-Eisenbahnverwaltung erleidet durch seinen Tod einen herben Verlust.“

Der Trauerfeier, welche unter grosser Betheiligung am Sonntag, den 10. d. M., auf dem katholischen St. Hedwigs-Kirchhof stattfand, wohnte auch der Chef des Vollendeten, Staatsminister Maybach, persönlich bei; in seiner Begleitung befanden sich die Ministerialdirectoren Schneider und Schultz, sowie sämmtliche hier anwesenden vortragenden Räthe und die übrigen Beamten des Arbeitsministeriums.

Verstaatlichung der Münster-Enscheder Eisenbahn.

Der „Reichsanzeiger“ vom 11. d. Mts. bringt folgende Publication:

„Die Staatsregierung hat der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft für die Abtretung ihres Unternehmens, welches der Staat nach Massgabe des Vertrages vom 1. Juli 1875 vom Jahre 1886 ab zu erwerben berechtigt ist, schon jetzt ein Anerbieten gemacht und den Actionären als Abfindung für je acht Stammactien à 300 *M.* bezw. für je zwei Prioritäts-Stammactien à 600 *M.* Staats-Schuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe zum Nennwerthe von einhundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1885 offerirt. Verwaltung und Betrieb des Unternehmens soll bereits vom 1. April d. Js. für Rechnung des Staates erfolgen. Das Eigenthum der Bahn würde mit der Perfection des abzuschliessenden Vertrages auf den Staat übergehen.“

Die materielle Bedeutung der Offerte anlangend, bietet die Staatsregierung, wie in der Börsenhalle der „Nat.-Ztg.“ dargelegt wird, für 2 400 *M.* Stammactien resp. für 2 000 *M.* Stamm-Prioritätsactien Schuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe im Nominalwerthe von 150 *M.* mit Zinsgenuss ab 1. April 1885, wogegen Verwaltung und Betrieb bereits vom 1. April d. J. ab für Rechnung des Staates erfolgen sollen.

Die 58,8 km lange, seit dem 30. September 1875 in Betrieb befindliche Bahn bildet ab Münster via Enschede eine directe Verbindung mit Holland in der Richtung auf Zwolle. Das Anlagecapital besteht aus 2 250 000 *M.* Stammactien und 4 050 000 *M.* Stammprioritäten mit Nachzahlungsverpflichtung der Coupons, sowie 2 100 000 *M.* 4½ pCt. Prioritätsobligationen. Der Staat hat das Recht der Erwerbung vom 30. September 1885 ab gegen Uebernahme sämmtlicher Schulden. Da Dividenden noch nicht zur Vertheilung gelangt sind, ist die Bestimmung betreffs einer auf der Basis der Dividenden zu gewährenden Abfindungsrente hinfällig. Zu Ende des Geschäftsjahres 1883/84 waren rückständig: 5 pCt. Bauzinsen auf die Stammactien, 5 pCt. Bauzinsen auf die Stammprioritäten und 41¼ pCt. Dividenden auf die Stammprioritäten, d. h. zusammen 1 985 625 *M.* Dabei ist zu bemerken, dass bei Erwerbung der Bahn durch den Staat jeder Anspruch auf die rückständige Bezahlung der Bauzinsen, von den nothleidenden Stamm-Prioritätscoupons ganz abgesehen, erlischt. Für geleistete Subventionen zuzüglich aufgelaufener Zinsen, die der übernommenen Zinsgarantien der Prioritäten entstammen, schuldete die Bahn dem Staat Ende März 1883 die Summe von 1 466 731 *M.*, während ein Erneuerungsfonds in Höhe von 146 917 *M.* und ein Reservefonds im Betrage von 75 757 *M.* vorhanden waren, die an den Staat übergehen.

Die Offerte der Regierung berechnet sich auf ¼ pCt. Rente für die Stammactien oder 140 625 *M.* in 4procentigen Consols

oder ½ pCt. Rente für die Stammprioritäten oder 506 250 ℳ in 4procentigen Consols, d. h. Consols al pari gerechnet; für die gesammte Bahn auf 646 875 ℳ. Die Regierung bewilligt diesen Kaufpreis von 646 875 ℳ, trotzdem sie berechtigt ist, vom 1. October 1885 ab die Bahn pure gegen Uebernahme der Schulden zu erwerben. Bereits im Jahre 1879 wurde ihr die Bahn von der Gesellschaft gegen Zahlung von 1 pCt. Rente für die Stammprioritäten und ½ pCt. für die Stammactien angeboten, diese Forderung jedoch mit dem Hinweis, erst die weitere Entwickelung abwarten zu wollen, abgelehnt. Der gegenwärtige Kaufpreis von 6¼ pCt. für die Stammactien und von 12½ pCt. für die Stammprioritäten wird in seiner Höhe allerdings den hochgespannten Erwartungen der Börse nicht entsprechen, dagegen findet derselbe sowohl in der ertragslosen Vergangenheit als auch in der für absehbare Zeit aussichtslosen Zukunft seine Begründung und volle Berechtigung.

Zollbrück-Bütow eröffnet.

Das Reichs-Eisenbahnamt erlässt folgende Bekanntmachung: Am 15. d. M. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg die 17,3 km lange Reststrecke Barnow-Bütow der Eisenbahnlinie Zollbrück-Bütow mit den Haltestellen Borntuchen und Damerkow, sowie der Station Bütow dem öffentlichen Verkehr übergeben (siehe officielle Bekanntmachung Seite 834 No. 1897 d. Ztg.).

Eisenbahnbauten.

Die Eröffnung des Verkehrs auf der Secundärbahn-Neubaustrecke Orzesche-Sohrau steht für den 4. September d. J. in Aussicht.

Zur landespolizeilichen Abnahme dieser Zweigbahn war ein Termin auf den 9. d. Mts. anberaumt.

Die landespolizeiliche Abnahme der Strecke Koberwitz-Puschkowa erfolgt am 14. cr., der Strecke Heidersdorf-Nimptsch am 15. September.

An der Warnemünde-Neustrelitzer Bahn wird in diesen Tagen mit dem Bau der Warno-Brücke bei Sildemow der Anfang gemacht.

Combinirbare Rundreise-Billets.

Die Königliche Eisenbahndirection (Köln linksrh.) erlässt eine Bekanntmachung, worin dieselbe sagt: Es ist mehrfach vorgekommen, dass combinirte Rundreise-Billets in Bestellung gegeben, aber zu dem angegebenen Zeitpunkte nicht abgenommen worden sind. Da solche Billets wegen der bereits mit der Datumpresse erfolgten Abstempelung anderweitig nicht mehr benutzt werden können, so müssen dieselben als verstempelt verrechnet werden, wodurch Verluste und andere Unzuträglichkeiten entstehen. Es wird daher angeordnet, dass bei Abgabe von Bestellscheinen auf combinirte Rundreise-Billets von dem Besteller eine Caution von 1 ℳ für das Billet eingezogen werde, welche für den Fall der Nichtabnahme des Billets dem Eisenbahnfiscus verfällt, bei Abnahme jedoch auf den Gesammt-Erhebungsbetrag in Anrechnung gebracht werden wird.

Die Handelskammer zu Görlitz hat beim Handelsministerium den Antrag gestellt, es möge dahin wirken, dass die Ausgabe von combinirbaren Rundreise-Billets auf das ganze Jahr ausgedehnt werde. — Sie begründet den Antrag damit, dass die Eisenbahnverwaltung in ihrem eigenen Interesse, sowie im Interesse des Handels und der Industrie handeln würde, wenn sie die jetzt vorzugsweise für Vergnügungsreisende berechnete Vergünstigung durch Ausdehnung der Giltigkeit dieser höchst zweckmässigen Einrichtung auf das ganze Jahr ihren besten Kunden, welche den Bahnen in Folge ihrer Reisen den Güterverkehr vermehren, auch ausserhalb der Sommersaison zugänglich mache.

Die elektrische Eisenbahn zwischen Frankfurt a/M. und Offenbach a/M.,

über deren Verhältnisse wir in No. 31 S. 407 d. Ztg. berichtet haben, wurde nach der am 9. April stattgehabten polizeilichen Abnahme am 14. April dem öffentlichen Verkehr übergeben. Bei dem Betriebe traten jedoch, wie wir ebenfalls mittheilten (siehe No. 34 S. 441) schon nach einigen Tagen Störungen ein, welche zuerst die Einstellung der Fahrten nothwendig machten, aber bald so weit gehoben wurden, dass eine theilweise Aufnahme des Betriebes erfolgen konnte. Nachdem diese Betriebsstörungen neuerdings vollständige Beseitigung gefunden haben, ist nunmehr der regelmässige Verkehr auf der ganzen Bahn wieder hergestellt worden.

Nach dem gegenwärtig gültigen Fahrplane verkehren täglich von 7 Uhr früh bis 11 Uhr Abends in ½- bezw. 1 stündigen Zwischenräumen in beiden Richtungen zwischen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Offenbach a/M. je 31 Züge. Ausserdem wird um 6.45 Uhr früh von Oberrad je ein Zug nach Offenbach a/M. und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und um 11.30 Uhr Abends je von den zuletzt bezeichneten beiden Orten ein Zug nach Oberrad abgelassen. Personal und Wagenmaterial nächtigen in Oberrad. Die Fahrzeit der Züge beträgt in beiden Richtungen zwischen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Offenbach a/M. je 28 Minuten. Die auf der eingleisigen Strecke von beiden Endstationen zu gleicher Zeit abfahrenden Züge kreuzen an der allein unterwegs belegenen Station Oberrad. Haltestellen bestehen in Frankfurt a/M.-Sachsenhausen 4, in Oberrad und Offenbach a/M. je 5. Der Fahrpreis beträgt auf den Theilstrecken Frankfurt a/M.-Sachsenhausen-Oberrad und Oberrad-Offenbach a/M. je 10 ₰ für die Person.

Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft.

Die Actionäre werden zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 30. August a. c. eingeladen. Auf der Tagesordnung steht die Genehmigung der zufolge der Verträge zwischen der Herzoglich Braunschweigischen Landesregierung und den Bankhäusern v. Erlanger & Söhne und Gebrüder Sulzbach geschlossenen Uebereinkunft und die Beschlussfassung über Aufnahme einer Prioritätsanleihe im Betrage von 3 650 000 ℳ.

Königsberg-Cranz.

Wie aus Königsberg i/Pr. gemeldet wird, ist nunmehr Seitens der Regierung die nachgesuchte Concession für die Ausführung der Secundäreisenbahn Königsberg-Cranz ertheilt worden. Das Capital des Unternehmens, an welchem die Deutsche Genossenschaftsbank interessirt ist, beziffert sich auf 1 442 000 ℳ. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 32 km.

Bromberg-Fordon.

Der Kreistag zu Bromberg hat, nach dem Bericht der „O. Pr.“, beschlossen, den gesammten zum Bau der Eisenbahn von Bromberg nach Fordon und aller Nebenanlagen nach Massgabe der von dem Minister festzustellenden Projecte dauernd oder vorübergehend erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich und lastenfrei der Staatsregierung, und zwar den dauernd erforderlichen zum Eigenthum, den vorübergehend erforderlichen zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses entweder in natura zu überweisen, oder aber die sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile baar zu erstatten.

Arnswalde-Berlinchen.

Am 5. d. Mts. fand behufs Berathung über den Bau einer Bahn von Arnswalde nach Berlinchen in Bernstein eine Versammlung von Gross-Grundbesitzern und Industriellen statt. In derselben einigte man sich dahin, eine Commission von 3 Mitgliedern zu wählen, welche bei dem Minister Maybach die Genehmigung der Vorarbeiten für die Linie Berlinchen-Bernstein-Arnswalde beantragen soll.

Finsterwalde-Senftenberg.

Das Baucomité der Secundärbahn Finsterwalde-Senftenberg hat auf eine käufliche Erwerbung der bereits im Betriebe sich befindlichen und etwa eine Meile langen Strecke Zschippkau-Senftenberg wegen zu hoher Preisforderung des betreffenden Besitzers endgiltig Verzicht geleistet. Die Züge sollen die bestehende Bahn gegen Zahlung einer Achsenmiethe benutzen. Die Länge der ganzen Secundärbahn beträgt nur ca. 30 km; ausgeführt wird der Bau von einer Berliner Firma.

Reppen-Zielenzig.

Auf die vor einiger Zeit Seitens der Communalvertretung von Zielenzig an den Oberpräsidenten eingereichte Vorstellung betreffs Bau einer Eisenbahn von Reppen nach Zielenzig ist nach dem „Berl. Act.“ jetzt der Bescheid ergangen, wonach der Bau einer Eisenbahn auf Staatskosten entweder über Reppen, Zielenzig, Schwerin mit Anschluss an die Stargard-Posener Bahn, oder aber eine solche über Reppen, Zielenzig, Meseritz und weiter in sichere Aussicht gestellt wird.

Gransee-Wittstock.

In einer am 2. August zu Rheinsberg unter dem Vorsitze des Bürgermeisters von Gransee stattgehabten Besprechung von gegen 50 Vertretern der Städte Gransee, Rheinsberg und Wittstock wurde beschlossen, zunächst dem Minister Maybach die Bitte vorzutragen, die Bahn aus Staatsmitteln zu bauen. Erst wenn dies nicht zu erreichen ist, soll über die Angelegenheit weiter verhandelt werden. Ein in der Versammlung gewähltes Comité von 10 Mitgliedern soll die Sache weiter leiten und zuerst eine Vermessung der projectirten Strecke herbeizuführen suchen.

Itzehoe-Lübeck.

Am 6. August fand in Neumünster eine Versammlung der Comitémitglieder derjenigen Ortschaften statt, welche an dem Zustandekommen einer Bahn Itzehoe-Kellinghusen-Bramstedt-Segeberg-Lübeck Interesse haben. Nach Anhörung der Berichte der einzelnen Comitémitglieder wurde zunächst vom Vorsitzenden constatirt, dass alle zu den generellen Vorarbeiten erforderlichen Kosten aufgebracht sind und somit mit diesen Arbeiten unverzüglich begonnen werden kann. — Beim Vorsitzenden waren von verschiedenen Technikern Offerten zur Uebernahme der Vorarbeiten eingegangen und wurde einem derselben die Ausfüh-

rung und zugleich die Aufstellung einer Betriebs- und Rentabilitäts-Berechnung übertragen.

Westholsteinische Eisenbahn.

Die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft richtet nach Mittheilung aus Neumünster vom 3. d. Mts. in Heide eine eigene Reparaturwerkstatt ein und werden die erforderlichen Bauten hierfür in den allernächsten Tagen in Angriff genommen werden.

Kiel-Eckernförde-Flensburg.

Die Direction veröffentlicht soeben ihren zweiten Bericht, die Zeit vom 1. April 1883 bis 31. März 1884 umfassend. Diesem Berichte zufolge betragen die bis ult. März 1883 verausgabten Baukosten 4 824 229 *M.* Im Berichtsjahre 1883/84 sind sodann für die noch rückständigen Objecte, sowie die bisher als nothwendig erkannten Ergänzungen 230 985 *M.* ausgezahlt worden, wonach für dieselben Zwecke ult. März d. J. noch 59 983 *M.* sich als erforderlich herausstellten. Hiermit haben die Totalanlagekosten 5 115 208 *M.* erreicht. Mit letzterer Summe glaubt man die Bahnanlage, soweit sich bis jetzt übersehen lässt, vollständig fertigstellen zu können. Demnach ergiebt sich gegen das im Voraus festgesetzte Anlagecapital von 5 000 000 *M.* ein Mehrbetrag von 115 208 *M.*, zu dessen Deckung verfügbar sind: a) Einnahmen während der Bauzeit aus dem Betriebe, Zinsen, Pachte etc. 112 794 *M.*, b) Extrareserve aus der früheren Rechnung (noch disponibler Rest 9 036 *M.*), zusammen 121 830 *M.* Das Verhältniss zu der Altona-Kieler Bahn ist nach der Verstaatlichung bisher dasselbe geblieben. Am 11. Mai 1883 wurde der Betrieb der Eisenbahn von Schleswig nach Süderbarup eröffnet, der gesammte Stationsdienst dieser Bahn wird von der Bahnhofsverwaltung gegen eine Vergütung von jährlich 3 000 *M.* mit wahrgenommen. Einen erheblichen Einfluss hat diese Bahn auf den Verkehr nicht ausgeübt. Die Aufnahme der Station Flensburg in den Niederdeutschen Verband ist den bisherigen Bemühungen der Direction noch nicht gelungen, doch wird dieselbe fortgesetzt betrieben und an einem schliesslichen Erfolge nicht gezweifelt. Betriebsstörungen durch Schnee und dergl. sind nicht zu verzeichnen. An einigen Dämmen und Einschnitten sind Senkungen und Rutschungen eingetreten, jedoch waren dieselben, mit einer Ausnahme, beim Schaubyer Moor, unerheblicher Natur. Die Einfriedigungen werden in Zukunft grössere Reparaturen nöthig machen. Der Bestand an Locomotiven und Personenwagen bedarf bei einer Steigerung des Verkehrs der Vermehrung. Die vorhandenen Güterwagen reichen schon heute nicht mehr aus. Die Anschaffung von acht neuen Wagen hat deshalb beschlossen werden müssen. Die Einnahme betrug 466 972 *M.*, der Ueberschuss 245 915 *M.* Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 290 238 *M.* (62 pCt.), das Erträgniss aus dem Güter- und Viehverkehr 157 971 *M.* (34 pCt.). Unter den Ausgaben stehen obenan die Besoldungen mit 77 422 *M.*, andere persönliche Ausgaben mit 27 239 *M.*, Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen 32 718 *M.*, allgemeine Kosten 22 637 *M.*, Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen 23 446 *M.*, Kosten des Bahntransports 31 337 *M.* etc. Insgesammt nehmen die Kosten des Bahnbetriebes 47 pCt. der Roheinnahme, gegen 59 pCt. im Vorjahr, in Anspruch. Von dem Ueberschuss des Rechnungsjahres 1883/84 gehen die concessions- und statutenmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds und Reservefonds, sowie 4 pCt. Zinsen für das begebene Prioritäts-Obligationen-Capital von 800 000 *M.*, 4 pCt. Zinsen des Prioritäts-Stammactien-Capitals von 2 099 000 *M.* und Eisenbahnsteuer mit zusammen 161 919 *M.* ab. Von dem hiernach verbleibenden Ueberschuss von 91 028 *M.* kommt eine Dividende von 4 pCt. = 84 040 *M.* auf das Stammactien-Capital und der Rest von 6 988 *M.* wird als Extrareserve zu Ergänzungen der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials bestimmt.

Ludwigstadt-Lehesten.

Der Meininger Landtag hat den Bau der Eisenbahn von Ludwigstadt nach Lehesten und den bezüglichen Staatsvertrag mit Bayern am 8. d. Mts. genehmigt.

Erfurt-Ritschenhausen.

Auf der am 1. d. Mts. eröffneten neuen Strecke Erfurt-Ritschenhausen ist, wie der „Berl. Actionär" mittheilt, am 4. d. M. ein Unfall vorgekommen, der aber glücklicher Weise ohne Verletzung von Menschen abgelaufen ist. Beim Rangiren auf Bahnhof Oberhof waren auf dem dortigen starken Gefälle der Bahn 8 Güterwagen derartig ins Rollen gerathen, dass die Bremsen den Dienst versagten und die Wagen bergab bis vor Suhl entliefen. In Folge dabei entstandener Entgleisung von 2 Wagen ist der Schienenoberbau auf einer Länge von 600—700 m derartig verbogen, dass der Betrieb auf diesem Gleis eingestellt und auf das zweite Gleis beschränkt werden musste. Der angerichtete Schaden war jedoch durch sofort requirirte und während der ganzen Nacht beschäftigte Arbeiter am Dienstag Morgen wieder beseitigt.

Chemnitz-Komotau.

Die in der am 7. August cr. stattgehabten Generalversammlung festgesetzte Liquidationsquote von 6 *M.* 80 *ℛ* pro Actie kommt bei von Erlanger & Söhne in Frankfurt a/M. oder bei H. Wm. Bassenge & Co. in Dresden zur Auszahlung.

Schnelldampfer-Verkehr zwischen Hamburg und Amerika.

Die Hamburger Firma Edward Carr lässt seit etlichen Jahren eine Anzahl von langsam gehenden Frachtdampfern zwischen Hamburg und Newyork resp. Baltimore verkehren, welche auch Gelegenheit für Zwischendeckspassagiere haben. Die genannte Rhederei will nach dem Hamb. C. jetzt mittelst Schnelldampfer auch den grössere Bequemlichkeit fordernden Cajütspassagieren gerecht werden. Es dürfte aus diesem Unternehmen der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Gesellschaft eine Concurrenz erwachsen, die ihr viel zu thun machen wird. Allerdings hat die Packetfahrt-Gesellschaft etliche ihrer langsam fahrenden Passagierdampfer in den letzten Jahren auch zu Frachtdampfern umbauen lassen, auf denen ausser Waaren nur Passagiere im Zwischendeck und höchstens in zweiter Cajüte befördert werden, Schnelldampfer hat sie aber bisher nicht eingerichtet und so ist es denn gekommen, dass der lohnende Passagierverkehr erster Cajüte fast ganz nach Bremen sich verzogen hat. Die Packetfahrt-Gesellschaft soll, sobald sie von dem Carr'schen Projecte, das durch Berliner und Frankfurter Banquiers Unterstützung finden soll, hörte, gleichfalls die Erbauung von Schnelldampfern beabsichtigen. Die Concurrenz wird dem interessirten Publikum zu Gute kommen.

Priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nach dem Jahresbericht, welcher der am 31. Mai cr. stattgefundenen 29. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre*) (siehe deren Beschlüsse in No. 44 S. 586 des laufenden Jahrgangs der Vereinszeitung) vorgelegt wurde, stellen sich die finanziellen und Betriebsverhältnisse des Jahres 1883 wie folgt:

Das Anlagecapital bezifferte sich ult. December 1883 auf 550 000 Actien in 2 Emissionen 126 386 158 fl.; 950 486 Obligationen zu 3 pCt. in 9 Emissionen 118 599 027 fl.; 155 000 desgl. zu 5 pCt. in 2 Emissionen 31 513 786 fl.; 225 000 desgl. zu 4 pCt. in 1 Emission 48 725 778 fl. und 14 594 desgl. der Brünn-Rossitzer Bahn = 2 113 537 fl., im Ganzen 327 338 286 fl. für das alte Netz und die Domänen etc. Hierzu treten für das neue Netz (425 000 Obligationen Serie A aus 1883) 52 333 013 fl.

Von ersterer Summe waren bis ult. 1883 verausgabt: für die Oesterreichischen Eisenbahnen 120 387 945 fl., für die Ungarischen 137 704 575 fl., für Verbrauchsgegenstände 3 864 717 fl., für Berg- und Hüttenwerke nebst Domänen 28 274 742 fl. und diverse Ausgaben 6 198 351 fl., zusammen 296 430 330 fl.; von der Summe für das neue Netz waren im Ganzen verausgabt 50 583 530 fl. Es verblieben somit bei Beginn 1884 an disponiblem Capital resp. 30 907 956 fl. und 1 499 483 fl. zu weiterer Verwendung.

Die Domänen etc. bewertheten sich zu dieser Zeit auf 23 931 269 fl.; die Verminderung gegen das Vorjahr entspringt aus Grundstücksverkäufen für 19 664 fl. Das Jahreserträgniss der Etablissements beziffert sich auf: Kohlengruben 1 043 000 t, Eisensteingruben 98 400 t an Förderung, Hochöfen und Eisenhütten 31 317 t an fertigen Producten (darunter ein Theil der grossen Donaubrücke für die Budapest-Semliner Bahn bei Ujvidek); die Mineralöl-Fabrik in Oravicza, die Ziegeleien und die Kalköfen dort und in Bogsán, sowie die Mühlen haben Befriedigendes geleistet, auch ist die Umgestaltung der Schwefelsäurefabrik zu Moldova in erfolgversprechender Weise durchgeführt. Die Wiener Maschinenfabrik hat sogar erhöhte Leistungen aufzuweisen.

Die Ausdehnung der sämmtlichen ult. 1883 in Betrieb stehenden Linien der Gesellschaft betrug 2 222,95 km und das Betriebsergebniss weist gegenüber dem Vorjahr eine ansehnliche Besserung auf, vorzugsweise aus dem Aufschwung des Localverkehres herrührend. Für das alte Netz betrugen die Gesammteinnahmen rund 33 932 190 fl., die Betriebsausgaben 12 184 622 fl. oder 35,91 pCt. der Roheinnahme; im Specielleren waren

Betriebsergebnisse	in Oesterreich fl.	in Ungarn fl.	zusammen fl.
A. Einnahme:			
für Personen-, Gepäck- und Eilgut-Transporte	3 277 514	4 802 848	8 080 362
für Frachten	10 612 248	14 952 170	25 564 418
diverse Einnahmen	135 331	152 078	287 409
B. Betriebsausgaben:			
Allgemeine Verwaltung	282 573	259 103	541 676
Verkehrs- und Betriebsdienst	2 232 408	2 378 804	4 611 212
Zugförderung und Werkstätten	1 567 206	2 203 716	3 770 912
Bahnerhaltung und Bahnaufsicht	1 694 794	1 566 018	3 260 812

*) Die zwei ausserordentlichen Versammlungen anlangend, welche mit der ordentlichen Generalversammlung verbunden waren, so gewährte die eine die Ermächtigung für den Verwaltungsrath, in Abänderung des Beschlusses vom 21. December

Ferner wurden vorsorglich dem Erneuerungsfonds 500 000 fl. zugewendet, die Beamten-Pensionscasse mit 88 554 fl., die Provisions- und Unterstützungscasse mit 110 594 fl. dotirt und an öffentlichen Abgaben 3 409 344 fl. gezahlt (2 718 245 fl. für die beiden Eisenbahnnetze, 186 276 fl. für Berg-, Hüttenwerke etc. und Domänen, 504 823 fl. an Stempel- und anderen Gebühren).

Das Endresultat stellt sich: Uebertrag aus dem Vorjahr 82 161 fl., Reinertrag der Eisenbahnen 18 880 068 fl., desgl. der Brünn-Rossitzer Bahn 203 774 fl., der Berg-, Hüttenwerke und Domänen 1 057 039 fl., diverse Einnahmen (aus Neubaustrecken und Schiffsdienst etc.) 544 726 fl., zusammen 20 767 769 fl. Hiervon gehen ab: Saldo der Zinsen und Amortisationen 16 261 590 fl., zum Erneuerungsfonds 500 000 fl., Gratificationen 183 020 fl., Einkommensteuer für die Prioritäten des Ergänzungsnetzes 292 110 fl., Saldo des Gewinn- und Verlustcontos 195 700 fl., Erneuerung bei Berg-, Hüttenwerken und Domänen 200 000 fl., zusammen 17 632 421 fl.; bleibt Reinertragsüberschuss 3 135 348 fl. Es wurde vorgeschlagen und beschlossen, einen nambaften Vortrag (1 247 466 fl.) pro 1884 zu bewirken und pro Actie 7 Frcs. Dividende zu vertheilen, so dass die einzelne Actie pro 1883 insgesammt 32 Frcs. Erträgniss gebracht hat.

Der Beamten-Pensionsfonds betrug ult. December 1883 5 086 427 fl., der Provisionsfonds für Diener 2 816 298 fl. und der Unterstützungsfonds der Diener und Arbeiter 461 453 fl.; zu gleicher Zeit bezogen 935 Personen zusammen 491 196 fl. an Pensionen und 3 804 Personen im Ganzen 328 761 fl. an Provision.

Auch ist zu erwähnen, dass während des Betriebsjahres 1883 bezüglich der Verwaltung von Eisenbahnlinien folgende Massregeln getroffen wurden:

A. Oesterreichische Linien. Ausser dem Ankauf der Strecken Pecek-Zasmuk nebst Zweiglinien (zusammen 25 km) aus dem Eigenthum der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft wurde das Ankaufsrecht für die 23,7 km lange Strecke Ungarisch Hradisch-Ungarisch Brod gesichert, welche dazu bestimmt ist, einen Theil der von der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahngesellschaft zu erbauenden Mährischen Transversalbahn zu bilden; von letzterer fand bereits zu Mitte des Berichtsjahres die Tracenrevision der Theilstrecke Brünn-Vlarapass statt. Auch wurde die Bewilligung zu den Vorstudien für die Linien Bruck-Hainburg und Hrdly-Mseno ertheilt, sowie die Concession zur Strecke Littau (Station) - Littau Stadt und den (inzwischen eröffneten) Linien Minkovic-Swolenoves, Sadska-Nimburg und Nimburg-Velelib.

B. Ungarische Linien. Es wurde die Concession für die (inzwischen in Bau begriffene) Secundärbahnstrecke Tapolcsány-Bilice und die Bewilligung zu den Vorstudien für die Strecke Tepla-Vlarapass ertheilt; ferner wurde auf der Linie Marchegg-Pressburg-Weinern-Wartberg das zweite Gleis dem Betrieb übergeben.

Statistische Daten (nur für das alte Netz)	Oesterreichische Linien	Ungarische Linien
Betriebslänge . . . . km	938,09	1 285
mit Stationen für Personen, Gepäck und Eilgut	149	135
mit Stationen für Frachten	145	129
Stand der Fahrbetriebsmittel:		
Locomotiven	362	312
Tender	219	184
Personenwagen	598	394
Gepäck- und Eilgutwagen	226	240
Lastwagen	7 487	6 205
Schneepflüge	34	28
Es wurden befördert:		
Personen excl. Militär	2 874 387	2 090 309
diese brachten ein . . . . fl.	2 770 536	3 884 217
Gepäck . . . . t	12 498	8 361
Eilgut . . . . t	32 105	25 774
Gepäck u. Eilgut brachte ein fl.	413 496	676 839
Militärpersonen	61 183	151 111
diese brachten ein . . . . . fl.	40 279	149 564
sonstige Militärtransporte . . . . „	28 317	69 712
Partei-Frachtgut . . . . t	4 711 297	2 864 606
dies brachte ein . . . . . . fl.	10 363 890	14 497 696
Betriebsergebnisse:		
Betriebseinnahme . . . . „	14 025 093	19 907 097
pro Kilometer Betriebslänge . „	20 203	16 495
Betriebsausgabe (41,19 pCt.) . . . „	5 776 980	6 407 641
pro Kilometer Betriebslänge . „	8 321	5 309
Betriebsüberschuss . . . . „	8 248 113	13 499 455
pro Kilometer Betriebslänge . „	11 881	11 186
Detail der Ausgaben:		
Allgemeine Verwaltung . . . . . . „	282 572	259 103
pro Kilometer Betriebslänge . „	407	215
Verkehrs- u. commercieller Dienst „	2 232 407	2 378 804
pro Kilometer Betriebslänge . „	3 216	1 971
Zugförderungs-u.Werkstättendienst „	1 567 206	2 203 716
pro Kilometer Betriebslänge . „	2 257	1 826
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . „	1 694 794	1 566 018
pro Kilometer Betriebslänge . „	2 441	1 297
Detail der Einnahmen:		
Jeder Reisende legte zurück . km	42,83	69,17
und zahlte dafür . . . . . fl.	1,02	1,80
Jede Tonne Eilgut fuhr . . . km	111,82	174,17
und zahlte pro Kilometer . fl.	0,1185	0,1174
Jede Tonne Frachtgut fuhr . . km	95,19	146,17
und zahlte pro Kilometer . . fl.	0,0281	0,0277
Leistungen des Fahrmaterials. Es durchliefen:		
Eilzüge . . . . km	760 080	821 432
Personenzüge . . . . . . „	1 939 710	1 318 067
Gemischte Züge . . . . . „	399 975	786 700*)
Güter- und Militärzüge . „	2 792 138	3 002 644
Züge insgesammt . . . . „	5 891 905	5 928 844
Locomotiven insgesammt . „	6 590 734	6 594 388
Das Verhältniss der Nettolast zur Bruttolast war . . . . . pCt.	35,08	36,42

St.

1882 die hiernach zu emittirende Serie von 100 000 3procentigen Obligationen à 500 Frcs. (welche Anleihe zum Ausbau der Waagthalbahn und deren Abzweigungen bestimmt war) zu erhöhen und zwar bis zum Betrage der Höhe der auf das Königreich Ungarn entfallenden Gesammt-Zinsengarantie für die Waagthalbahn und deren Abzweigungen und Verbindungsstrecken; letztere berechnet sich nach den Concessionsurkunden für die Waagthalbahn und für die bereits im Bau begriffene Strecke Csácza-Landesgrenze bei Zwardon, sowie nach den zu erwartenden Gesetzesnovellen für die in Vorbereitung begriffenen Verbindungs- etc. Strecken Szered-Locz-Bresztovány und Tepla-Vlarapass. — Der andere ausserordentlich zu berathende Punkt betraf eine Abänderung der Statuten (§ 48 Alinea 1) dahin, dass im Einklang mit der verlängerten Concessionsdauer auch die Actientilgung bis zum 31. December 1965 beendet sein soll.

Vicinalbahn-Bauten in Ungarn.

Mit Hinweis auf die Thatsache, dass trotz des Vicinalbahn-Gesetzes vom Jahre 1880 gerade die ärmeren Gegenden Ungarns, wo die Gemeinden mangels genügender Creditfähigkeit Darlehen nicht aufnehmen, eine zehnjährige Zinsengarantie einfach nicht gewähren und irgend welche Beiträge nicht leisten können, in den Besitz von Vicinalbahnen noch nicht gekommen sind, hat in einem Budapester Blatt kürzlich Bela Graf Banffy den Vorschlag gemacht, es möge die Regierung durch die Gesetzgebung ermächtigt werden, die Garantiedauer und die Modalitäten des Beitrags der Gemeinden für Vicinalbahnen nicht nur permissiv, wie dies jetzt der Fall ist, sondern auch imperativ festzusetzen und zwar soll die Association zum Zwecke von Vicinalbahn-Bauten zwangsweise angeordnet werden dürfen, so etwa wie solche bei Wasser-Regulirungsbauten statthaft ist, zumal beide Unternehmungen im Grunde auf der nämlichen Basis fussen, da durch Eisenbahnbauten die Ertragsfähigkeit des Bodens erheblich gesteigert wird.

Nachdem eine Untersuchung von Fall zu Fall die Zweckmässigkeit der Anlage einer Vicinalbahn klargestellt, hätte die Regierung eine Bahnbaugesellschaft zu bilden und darauf die Bestimmung des beitragspflichtigen Gebietes durch die Gemeinden, die Interessenten und die Vertreter der Regierung im gemeinsamen Einvernehmen zu erfolgen. Auch soll die Regierung ermächtigt werden, derartige Gesellschaften überall dort zu bilden, wo die Hälfte der grundbesitzenden Interessenten darum nachsucht. Als Beweis dafür, wie vortheilhaft manchen Gegenden Ungarns Vicinalbahnen sein würden, wird aus der Mezöseg, wo die lange geplante Linie Maros-Ludas-Bistritz noch immer nicht zur Ausführung gelangt ist, die Thatsache angeführt, dass dort ein Kübel Bausand genau so viel kostet, wie ein Kübel Mais, nämlich im Herbst durchschnittlich je 50 kr. pro Halbmetze. Aus Mangel an Communicationsmitteln hat dort die Frucht eigentlich keinen Preis und nur der zehnte Theil des vorzüglichen Bodens ist bebaut.

Russische Correspondenz.

Verstaatlichungen von Bahnen.

Der Präsident des Verwaltungsraths der Muromer Bahn, Baron Pahlen, hat bei den zuständigen Ministerien um Verstaatlichung dieser Bahn nachgesucht, weil der weitere Verbleib der Bahn im Privatbesitz schon in nächster Zeit die Insolvenzerklärung der Bahn nach sich ziehen würde. Die Schulden der Gesellschaft betragen nämlich nahe an 6½ Millionen Rubel und dürften aus dem Ertrage des Bahnbetriebs kaum jemals gedeckt werden. Im Jahre 1881, in welchem die Bahn eröffnet wurde, betrugen die Einnahmen 185 406 R. und die Ausgaben 220 542 R.,

*) Incl. 310 289 km der Omnibuszüge.

im Jahre 1882 stiegen die Einnahmen freilich auf ca. 190 000 R. und die Ausgaben fielen auf ca. 189 000 R., aber das Resultat war doch trübselig. In Regierungskreisen möchte man einerseits den Weiterbetrieb der Muromer Bahn der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft überlassen, andererseits wird aber auch für die Bildung einer neuen grossen Eisenbahngesellschaft plaidirt durch die Fusion der Muromer, Schuja-Iwanowoer und Rybinsk-Bologojer Eisenbahnen und der noch zu bauenden Eisenbahnlinie Iwanowo-Jarosslaw-Rybinsk.

Ueber eine andere Verstaatlichung melden uns die St. Petersburger Zeitungen vor Kurzem: Die Actionäre der Libau-Romnyer Bahn hätten es erreicht, dass die vereinten Ministerien im Princip beschlossen haben, die Libau-Romnyer Bahn käuflich an die Regierung zu bringen. Die näheren Bedingungen, unter denen dieser Kauf stattfinden soll, sollen noch ausgearbeitet werden.

Industriebahnen.

Im Frühjahre dieses Jahres wurden einer Specialcommission aus Vertretern der Ministerien der Finanzen, des Innern, des Krieges und der Domainen, unter dem Vorsitz des Geheimrath Jouravsky vom Ministerium der Communicationen, mehrere Gesuche um industrielle Zweigbahnen vorgelegt, welche im Interesse des Handels und der Industrie als Zufuhrwege für grössere Bahnen noch in diesem Jahre erbaut werden sollten.

Es waren dies als Zweigbahnen zur Nischninowgoroder Bahn 1. eine Bahn von der Bogorodsk-Gluchowskischen Manufactur durch die Stadt Bogorodsk bis zur Station gleichen Namens an der Nischninowgoroder Bahn — von 15 Werst Länge und 2. von der Station Pawlowo der Nischninowgoroder Bahn durch Bogorodsk nach Moskau — von 67 Werst Länge. Um die erstere Bahn bemühen sich die Bogorodsker Stadtgemeinde und bedeutende Fabrikanten schon seit etwa 16 Jahren. Schon 1868 wiesen dieselben in einem Gesuche an den Minister der Wegecommunicationen darauf hin, dass die so wichtige Stadt Bogorodsk bei Erbauung der Moskau-Nischninowgoroder Bahn ganz abseits gelassen worden. Das Gesuch wurde damals nicht berücksichtigt. Jetzt haben die grössten Bogorodsker Firmen und die Stadtgemeinde von Neuem petitionirt und die Firma Morosow bittet, die Erbauung und Exploitation der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft zu übertragen; für diesen Fall will sie der Zweigbahn eine Reineinnahme von 40 000 R. jährlich garantiren.

Auch ein Italienischer Ingenieur Bargili bittet um die Concessionirung einer Actiengesellschaft zur Erbauung der zweiten Bahn Pawlowo-Bogorodsk-Moskau. Dieses Project soll die zahlreichen am Wege belegenen Fabriken mit Moskau und Nischninowgorod verbinden. Der Generalgouverneur von Moskau, Fürst Dolgorukow, unterstützt dieses Gesuch und bittet um schleunige Concessionirung; die Stadt Bogorodsk aber hat sich bereit erklärt, unentgeltlich das Land zur Erbauung des Bahnhofs in Bogorodsk und ausserdem 30 000 R. zur Erbauung des Gebäudes selbst herzugeben.

Wie der „Riga'schen Zeitung" mitgetheilt wird, hat die Commission die erstgenannte Bahn für zweckentsprechender gefunden; dieselbe soll den Namen der Bogorodsk-Gluchowoer Manufacturbahn führen und hofft man, die Vorbereitungen zum Bau derselben bereits in diesem Jahre noch beginnen zu können.

Serbien.

Die Eröffnung der Linie Belgrad-Nisch (244 km) wird für die ersten Tage des Monats August in Aussicht gestellt*) und auf der Theilstrecke Nisch-Vranja (122 km) werden die Arbeiten eifrigst gefördert. Dagegen wird der Bau der Reststrecke Nisch-Pirot nicht eher in Angriff genommen werden, als bis die Bulgarische Regierung und die Pforte in gleicher Art die bezüglichen auf ihrem Gebiet liegenden Verlängerungslinien begonnen haben werden.

Dem inzwischen eingegangenen Bericht für die am 16. Juni cr. stattgehabte ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft für Bau und Betrieb der Serbischen Staatsbahnen, sowie deren Beschlüssen und der Rechnungslegung pro 1883 ist ferner zu entnehmen:

Die schwierigsten Bauwerke waren die drei Tunnels von Ripagne (1,6 km lang), von Brzan (240 m) und von Ralja (530 m), die Sicherung des Defilés von Baghrdan gegen Unterspülung durch den Moravafluss, der Eisenbau an den Viaducten von Veliki-Potok und Ralja und die eisernen Brücken von Tschupria (4 Joche à 80 m lichter Weite), sowie von Tscherovo (3 Joche à 50 m). Der Betrieb soll zunächst mit 12 Locomotiven, 40 Wagen 3. Classe, 7 Gepäck- und 340 Güterwagen begonnen werden. Dasjenige Personal an geborenen Serben, welches behufs Erlernung des Stations-, Güter- und Zugdienstes zur Belgischen Staatsbahn commandirt war, ist Ende Juni nach bestandenem Examen zurückgekehrt. Die Betriebsreglements werden in Serbischer und Französischer Sprache gedruckt, auch wird bemerkt, dass die in Croatien wie im Banat gesprochenen Idiome sich nicht bedeutend vom Serbischen unterscheiden.

Von der für den Bahnbau bis zum Schluss 1883 vorgesehenen Summe ad 24 Millionen Francs sind ca. 20 Millionen zu diesem Zwecke zur Verwendung gelangt; die finanzielle Lage stellte sich wie folgt: Grundcapital 16 000 000 Frcs., Obligationen 7 980 000 Frcs., desgleichen noch zu creirende Obligationen (für welche ein Garantiefonds ebenfalls schon eingezahlt ist) 1 200 000 Francs. Die ersteren Summen sind in hypothecirten Obligationen untergebracht und zwar zu einem zufriedenstellenden Course (über 380 Frcs.); nach Abzug der Constituirungskosten und der allgemeinen Verwaltungskosten verblieb an Zinsen des eingezahlten Capitals rund 453 654 Frcs., so dass unter Hinzurechnung des Uebertrages aus dem Rechnungsjahr 1882 456 536 Frcs. verfügbar blieben und 23 877 Frcs. statutgemäss zurückgelegt wurden.

Von dem verfügbaren Rest wurden durch Beschluss der Generalversammlung 35 484 Frcs. pro 1884 vorgetragen, der Betrag von 421 052 Frcs. zur Vertheilung gebracht und zwar mit 5 pCt. an den Verwaltungsrath in Belgrad resp. Paris, mit 95 pCt. an die Actionäre. St.

*) Diese Angabe ist nicht zutreffend. Wie uns aus Belgrad officiell mitgetheilt wird, findet die Eröffnung der Linie Belgrad-Nisch erst im October d. J. statt, während die der Linie Nisch-Vranja für das Jahr 1885 in Aussicht gestellt wird. Die Red.

Spanien.

Pontevedra-Redondela und Segovia-Villalba.

Die Linie Pontevedra-Redondela (19 km), welche an die Linie von Orense nach Vigo anschliessen soll, ist Anfangs Juli cr. dem Betriebe übergeben worden; zu gleicher Zeit wurde die Concession für die Linie Segovia-Villalba Herrn Miguel Mornoe, dem Erbauer der Linie Medina-Segovia, ertheilt.

Schweiz und Frankreich.

Vollandes-Annemasse.

Der Bau der Strecke Vollandes - Annemasse wurde am 7. Juli cr. in Genf durch Volksabstimmung (6 950 Stimmen für, 3 013 dagegen) endgiltig beschlossen. Diese Linie verbindet Genf mit der Französischen Linie Bellegarde - Thonon, die mittelst genannter Abstimmung beseitigten Schwierigkeiten haben sich durch 28 Jahre hingezogen.

Le Locle-Besançon eröffnet.

Am 4. August l. J. wurde die Strecke der Jura-Bern-Luzernbahn von le Locle bis an die Französische Grenze bei Col de Roches eröffnet und übergab die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn am gleichen Tage die Anschlusslinie auf Französischem Gebiete von der Schweizer Grenze bei Villers le Lac nach Morteau-Besançon dem regelmässigen Betrieb.

Für den Local- und Transitverkehr ist le Locle die Schweizerische und Morteau die Französische Zoll- und Reexpeditions-Station. Auf den dazwischen liegenden Stationen Brenets-Col de Roches (Schweiz) und Villers le Lac findet nur locale Zollabfertigung statt.

Schweizerischerseits wird die Station Brenets-Col de Roches vom genannten Datum an für den Personen-, Gepäck-, Vieh-, Eil- und Frachtgut-Verkehr eröffnet.

Französischerseits werden die Stationen Villers le Lac, Morteau, Gilley, Longemaison, Avoudrey, Valdahon, Etalons, Hôpital du Grosbois und Mamirolle für den Personen-, Gepäck-, Vieh-, Eil- und Frachtgut-Verkehr, die Station Grand'combe für den Personenverkehr, die Stationen Saône und Besançon-Mouillière für den Personen- und Eilgut-Verkehr eröffnet.

Literatur.

Tabellen für die Berechnung der Frachtzuschläge bei Declaration: a) des Werthes für Güter (§ 68 des Betriebsreglements), b) des Interesses rechtzeitiger Lieferung von Gütern (§ 70 des Betriebsreglements) nebst angeschlossener Gewichts- und Münztabelle. R. Kämmerer, Verlagshandlung in Rossla a/H. Preis 20 ₰.

Die Tabellen befinden sich praktischer Weise auf einem ganzen Schreibbogen, der nur auf der 1. und 4. Seite bedruckt ist, sich also zum Aufziehen auf Pappe gut eignet.

Haftpflicht.

v. O. **Eigenes Verschulden im Sinne des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes.** „In der festgestellten Thatsache, dass der Verletzte von dem Eisenbahnzuge überfahren wurde, während er sich unbefugter Weise und im angetrunkenen Zustande, viele Schritte von dem Bahnübergange entfernt, auf dem Bahnkörper befand, liegt der Beweis des eigenen Verschuldens, welcher nach § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes die Entschädigungspflicht ausschliesst." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 27. Februar 1884; Dr. Puchelt, Zeitschr. f. Franz. Civilrecht Bd. XV. S. 448 f.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen und Betrieb.

Am 15. August d. Js. wird von der im Bau begriffenen Bahnlinie Allenstein-Ortelsburg - Johannisburg die Reststrecke **Ortelsburg-Johannisburg** dem öffentlichen Verkehr übergeben und die Betriebsleitung von dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Allenstein geführt werden.

Auf der Strecke Allenstein-Johannisburg werden folgende gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. und IV. Wagenclasse coursiren.

(Nach Stationszeit.)

Zug 545	Zug 541	Zug 543				Zug 542	Zug 544
	Mitt.	Nachm.					
	11·46	7·0	Abf.	Allenstein	▲Ank.	9·0	5·33
	12·15	7·29	"	Klaukendorf	"	8·37	5·10
	12·35	7·49	"	Mertinsdorf	"	8·17	4·50
	1·5	8·19	"	Passenheim	"	7·49	4·22
	1·29	8·43	"	Grammen	"	7·25	3·58
Vorm.	1·53	9·7	Ank.	Ortelsburg	Abf.	6·57	3·30
5·24	2·1		Abf.	"	Ank.	6·47	3·22
5·47	2·23		"	Olschienen	"	6·30	3·5
6·10	2·46		"	Schwentainen	"	6·7	2·43
6·37	3·13		"	Puppen	"	5·42	2·15
7·21	3·57		"	Rudczanny	"	5·0	1·36
8·1	4·37		Ank.▼	Johannisburg	Abf.	4·15	12·54
						Vorm.	Nachm.

Die Zeiten sind in der Richtung der Pfeile zu lesen.

Die Fahrpläne, Personen- und Gütertarife sind auf allen Stationen unseres Verwaltungsbezirks verkäuflich.

Bromberg, den 6. August 1884. (1896)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. August d. Js. wird die im Bau begriffene Reststrecke **Barnow-Bütow**, somit die ganze Bahnlinie Zollbrück-Bütow dem öffentlichen Verkehr übergeben und die Betriebsleitung von dem Königlichen Eisenbahn - Betriebsamte Stolp geführt werden.

Auf derselben werden folgende gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. und IV. Wagenclasse coursiren.

(Nach Stationszeit.)

Zug 451	Zug 455		Stationen		Zug 454	Zug 456
Vorm.	Nachm.					
6·41	6·45	Abf.	Zollbrück	▲Ank.	9·23	4·37
7·7	7·11	"	Bartin	"	8·58	4·12
7·25	7·29	"	Gumenz	"	8·42	3·56
7·40	7·52	"	Sellin	"	8·26	3·40
8·6	8·12	"	Neu-Kolziglow	"	8·3	3·15
8·30	8·36	"	Barnow	"	7·46	2·58
8·56	9·2	"	Borntuchen	"	7·15	2·27
9·14	9·20	"	Damekow	"	6·55	2·7
9·28	9·34	Ank.▼	Bütow	Abf.	6·40	1·52
					Vorm.	Nachm.

Die Zeiten sind in der Richtung der Pfeile zu lesen.

Die Fahrpläne, Personen- und Gütertarife sind auf allen Stationen unseres Verwaltungsbezirks verkäuflich.

Bromberg, den 6. August 1884. (1897)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit dem 1. October cr. wird die Haltestelle Piesberg für den öffentlichen Verkehr derart geschlossen, dass Personenbeförderung nach und von derselben überhaupt nicht mehr stattfindet und die in den Tarifen für unseren Local- und die Verbandsgüterverkehre enthaltenen Frachtsätze nur noch für solche Sendungen Anwendung finden, welche von der Piesberger Bergwerksverwaltung ausgehen oder an dieselbe gerichtet sind.

Hannover, den 4. August 1884. (1898)
Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Güterverkehr.

Preussisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Im rubricirten Verkehr kommen für die Stationen der ehemaligen Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn Beuthen, Tarnowitz, Chorzow, Chorzow für Königshütte, Laurahütte, Schoppinitz, Karolinegrube, Emanuelsegen, Lazisk und Sosnowice die im Staatsbahn-Gütertarif Oberschlesien-Erfurt nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze für Transporte zwischen den gleichnamigen Stationen der Oberschlesischen Bahn und Leipzig Th. u. B. A. mit sofortiger Gültigkeit zur Einführung. Näheres ist bei den Verbands-Expeditionen zu erfahren.

Erfurt, den 5. August 1884. (1899)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die Station Hof der Sächsischen Staatsbahn ist in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Schwefelkies im **Rheinisch - Thüringisch - Sächsischen Verband** aufgenommen worden.

Die Ausnahmesätze sind bei den Güterexpeditionen Grevenbrück und Schwelm zu erfahren.

Elberfeld, den 9. August 1884. (1900)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. d. M. tritt für den **Transport von Getreide etc.** des Ausnahmetarifs B unseres Local-Gütertarifs zwischen den Stationen Moabit und Muskau ein directer Ausnahmefrachtsatz in Höhe von 0,72 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Berlin, den 7. August 1884. (1901)
Königliche Eisenbahndirection.

Für die Beförderung von Zünd- und Sprengstoffen, wie Sprengkapseln, geladenen Cartouchen, Petarden etc., ist auf den Italienischen Bahnen ein neues Reglement zur Einführung gekommen, welches die im directen **Deutsch - Italienischen und Schweizerisch-Italienischen Verkehre** seither in Kraft befindlichen reglementarischen und tarifarischen Vorschriften aufhebt.

Solche Sendungen können daher nur noch bis zum 15. September d. J. incl. mit directer Kartirung von der Oberitalienischen Bahn zur Weiterbeförderung angenommen werden. Spätere Transporte unterliegen der Kartirung von Bahn zu Bahn.

Strassburg, den 5. August 1884. (1902)
Kaiserliche Generaldirection
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum **Böhmisch-Bayerisch-Hessisch-Nassauischen Gütertarif** tritt am 15. d. der III. Nachtrag in Kraft, welcher ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Roheisentransporte von verschiedenen diesseitigen Stationen nach Böhmen enthält. Unser Tarifbüreau ertheilt auf Verlangen nähere Auskunft. (1903)

Frankfurt a/M., den 5. August 1884.
Königliche Eisenbahndirection.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn-Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. October d. Js. sind die Stationen Givet und Vireux (Est) der Grossen Belgischen Centralbahn

a) in dem Tarifheft II vom 1. October 1881 und deren Nachträge,
b) in dem Tarifheft III vom 1. März 1882 und deren Nachträge,
c) Tarif für Pferde-Transporte vom 1. October 1883 und des Nachtrags 1

für den Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband zu streichen.

Sendungen nach und von Givet sind von dem genannten Tage ab ausschliesslich via Herbesthal bezw. Bleyberg mit der Belgischen Staatsbahn abzufertigen, während die Sätze für Vireux (Est) nicht durch neue Taxen ersetzt werden.

Frachterhöhungen treten nicht ein.

Köln, den 13. August 1884. (1904)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Am 1. August cr. wird die 2. Ausgabe des **Ausnahmetarifs für den Transport von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art etc.** im Verkehr zwischen Grajewo transit, Station der Ostpreussischen Südbahn einerseits und Stationen der Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.), Elberfeld und Hannover andererseits vom 1. Juli 1884 herausgegeben.

Dieselbe enthält ausser den generell übernommenen Bestimmungen und Frachtsätzen der ersten Ausgabe und des zu derselben erschienenen ersten Nachtrags noch Entfernungen und Frachtsätze für die neuaufgenommenen Stationen Remscheid-Hasten, Remscheid - Vieringhausen und Wennemen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld.

Die erste Ausgabe des Tarifs sowie des dazu gehörigen I. Nachtrags werden hierdurch aufgehoben.

Exemplare der zweiten Ausgabe sind auf den betheiligten Stationen käuflich zu haben.

Bromberg, den 1. August 1884. (1905 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Gültigkeit vom 1. September cr. tritt zum Ausnahmetarif für den **Ungarisch-Deutschen** bezw. **Ungarisch-Niederländischen Holzverkehr** der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Abänderung der besonderen Bestimmungen, Ausscheidung sowie Aufnahme von Stationen, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Ungarischen Staatsbahn und Ungarischen Nordostbahn, anderweite theils erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit Station Nymwegen (Köln linksrheinisch), sowie für sämmtliche Niederländischen Stationen und Berichtigungen.

Soweit Erhöhungen eintreten, haben dieselben erst vom 1. October cr. Gültigkeit.

Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 4. August 1884. (1906)
Namens der Verband-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Im **Rheinisch - Westfälisch - Sächsischen, Rheinisch - Thüringisch - Sächsischen** bezw. **Mitteldeutschen Verbande** gelten die durch den Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Verbands-Güterverkehr vom 1. August 1884 eingeführten Frachtsätze für die Stationen E g e r, F r a n z e n s b a d und H o f der Königlich Bayerischen Staatsbahnen vom gleichen Tage ab auch für den Verkehr mit den Stationen Eger, Franzensbad und Hof der K ö n i g l i c h S ä c h s i s c h e n S t a a t s b a h n e n, bis zum 30. September d. J. jedoch nur insoweit, als diese Taxen n i e d r i g e r sind, wie die betreffenden Tarifsätze des

(Fortsetzung der offiz. Anzeigen auf S. 837.)

No. 15. Jahrgang 1884. **Berlin, am 13. August 1884.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 11. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Collo	Eisenstück (Gusseisen) conisch durchlocht	7	1	Giessen	K. E.-D. Hannover	
2	A	3	1	Kiste	Drahtstifte —	50,5	2	Hamburg	„	
3	A	10	1	„	Drahtstifte —	49,5	3	„	„	
4	A M B	693	1	„	? —	17	4	„		
5	A R	—	1	Blechkanne	leer —	11	5	Myslowitz	Oberschlesische	
6	A T	1353	1	Packet in Wachstuch	Papier —	10	6	Aachen	Linksrh. Köln	
7	A V & C	4471	1	Kiste	? —	24	7	Heidelberg	Badische Stsb.	
8	A W	—	1	Stab	Stahl —	87,5	8	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
9	B G	53	1	Kiste	Nähmaschinentheile	83,5	9	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
10	C H	1	1	Ballen	Leinengarn —	189	10	Aachen	Linksrh. Köln	
11	C J	21	1	Kiste	Drahtstifte —	49,5	11	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
12	C M	—	2	—	eiserne Kochtöpfe —	8	12	Strassburg	Elsass-Lothring.	
13	C M E	—	1	—	Schraubenschlüssel	5	13	Hamm	Rechtsrh. Köln	
14	C S	2558/61	4	Kisten	Feuerzeug —	65	14	Neuss	Linksrh. Köln	
15	D A W	—	1	Stab	Eisen 0,82 m lang —	31	15	Hamm	Rechtsrh. Köln	
16	D G F S	1590	1	Kiste	Eisen —	241	16	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
17	D G F S	—	1	„	Möbel —	258	17	„	„	
18	D S	1125	1	Ballen	Baumwollwaaren —	25	18	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
19	E T A	7248	1	Verschlag	Blechwaaren —	47,5	19	Hassbergen	Rechtsrh. Köln	
20	F E	6645	1	Kübel	gefüllt —	13	20	Aachen	Linksrh. Köln	
21	F H	1	1	Sack	Bohnen —	95	21	Bremen	K. E.-D. Hannover	Bodensturz. Mel-
22	F H	307	1	Kiste	Lampen —	109	22	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	dung pro Juni.
23	F W	2300 2302/3	3	Ballen	Kurzwaaren —	185	23	Köln G.	Linksrh. Köln	
24	G A K	14803	1	Fass	leer —	20	24	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
25	G B	6	1	Kiste	Indigo —	56,5	25	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
26	G B & Co.	5	1	„	Indigo —	111	26	„	„	
27	G B	6	1	Korb	Gurken —	45	27	Löhne	„	
28	G G	381	1	Kiste	gefüllt —	29,5	28	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
29	G G	195	1	„	? —	55	29	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Elberfeld-
30	G H	6248	1	Fass	leer —	10,5	30	Duisburg	Rechtsrh. Köln	Bochum
31	H	3	1	—	Schiffssegel —	49	31	„	„	
32	H 1874	98	1	Fass	wahrscheinlich Wein	50	32	Nürnberg	Bayer. Stsb.	
33	H B	559	1	Kiste	? —	23	33	Bad Nauheim	K. E.-D. Hannover	
34	HB	10606 10607	2	Körbe	gefüllt —	65	34	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
35	H B	698	1	Ballen	Leinen —	—	35	Esens	Rechtsrh. Köln	
36	H C	—	1	Fass	leer —	85	36	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
37	H K	7923/4	2	Körbe	Flaschen —	55	37	Halberstadt	K.E.-D.Magdeburg	
38	H S & C	7257	1	Fass	leer —	11	38	Braunschweig	Braunschweig.	
39	H S T	5561	1	Kiste	Eisenwaaren —	57	39	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
40	H T	—	1	—	Komode —	32	40	Bacharach	Linksrh. Köln	bez. Gross-Allme-
41	H U	1602/13	12	Kisten	? —	211	41	Niederhone	K.E.-D.Frankf.a/M.	rode-Grünstadt.
42	J B	1	1	Kiste	gefüllt —	105	42	Aachen	Linksrh. Köln	
43	J F	—	1	Korb	Fische —	20	43	Köln Eilg.		
44	J H	5134	1	Ballen	Wollgarn —	52	44	Soest	K. E.-D. Hannover	lagert seit Octo-
45	J K S	3150	1	Kiste	Hohlglas —	34	45	Höhr-Grenzhausen	Rechtsrh. Köln	ber 1883.
46	J L	—	1	Collo	Guss —	13	46	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
47	J M S	7	1	Sack	leere Säcke —	5,5	47	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
48	J T	9329	1	Ballen	Wollengarn —	103	48	Aachen T.	Linksrh. Köln	
49	J W	9	1	Fass	leer —	24,5	49	Karlsruhe	Badische Stsb.	
50	J W	16	1	Kiste	leer —	21	50	Bremen	K. E.-D. Hannover	Bodensturz. Mel-
51	K	9504/7 9/11	7	Kisten	Ultramarin —	780	51	Köln G.	Linksrh. Köln	dung pro Juni.
52	K	4858	1	Ballen	Tabak —	205	52	Borken i/W.	K. E.-D. Elberfeld	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	K	4 u. 6	2	Kisten	leer —	4	53	Karlsruhe	Badische Stsb.	
54	K F	702	1	Fass	Farbe —	109,5	54	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
55	K L	22889/91	3	Kisten	? —	?	55	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
56	K O	102	1	Ballen	leer —	18	56	Kempten	Bayer. Staatsb.	
57	L B	12964	1	Korb	Thonwaaren —	32	57	Venlo	Niederländ. Stsb.	
58	L H	6	1	Ballen	Wolle —	130	58	Aachen	Linksrh. Köln	
59	L V D	1093	1	Korb	Wein —	81	59	Eupen	„	
60	M N R	106	1	Lattenkiste	Steingut —	41,5	60	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
61	N	426	1	Korb	leer —	2	61	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
62	N R	125	1	Kiste	Zündhölzer —	25	62	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
63	P	—	2	Colli	Eisenwaaren —	8	63	Bettemburg	Elsass-Lothring.	
64	P	7	12	—	eiserne Röhren —	156	64	Moers	Linksrh. Köln	
65	P/E	1242	1	Ballen	Garn —	555	65	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
66	P M	394	1	„	Wollwaaren —	22	66	Köln G.	Linksrh. Köln	
67	P N	1203	1	„	Sprungfedern —	95	67	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
68	R	53	1	„	hölz. Löffel —	69	68	„	„	
69	R	194	2	—	{ compl. Bettstellen mit Rahmen }	63	69	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
70	R	5409	1	Fass	leer —	45	70	Haltern	Rechtsrh. Köln	
71	R S	114	1	Rolle	Leder —	31	71	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
72	S S	9560	1	Kiste	Garn —	160	72	Rheydt	Linksrh. Köln	
73	T M	7933	1	Ballen	Wollwaaren —	160	73	Venlo	Niederländ. Stsb.	
74	V M	368	1	Tonne	? —	57	74	Otzenrath	Linksrh. Köln	
75	W F	100	1	Kiste	Parfumerien —	3	75	Köln Eilg.	„	
76	W H	2671	1	„	? —	72	76	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
77	Z P	—	1	Korb	eis. Ringe —	74,5	77	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
					B. Colli m. Adressen sign.					
78	{ A. Christen Culmbach Henninger Erlangen }	—	2	Tonnen	leer —	37	78	Gnesen	Oberschlesische	
79	Adr. ?	—	1	Kiste	Stutzuhr —	43	79	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
80	{ C B Gebrüder Bosnatz in Amsterdam }	11	1	Korb	Blumenkohl —	91	80	Hannover	K. E.-D. Hannover	
81	{ F. Grau Herdecke }	div.	51	Fässer	leer —	—	81	Herdecke	K. E.-D. Elberfeld	
82	{ H. H. Königsberg }	3	1	Collo	gegerbtes Kalbleder —	24	82	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
83	Oldenburg	205	1	—	Decklaken —	—	83	Einbeck	Braunschweig.	
84	{ Subsistances militaires }	—	1	Sack	Mehl —	75	84	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
85	{ V R Unna }	3187	1	Bierfass	leer —	25	85	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
86	{ W. R. Adr. Wilhelm Rentsch }	—	1	Fass	Cognac —	29	86	Köln Eilg.	Linksrh. Köln.	
					C. Colli m. Nummern sign.					
87	—	4	6	Colli	Heerdtheile —	35,5	87	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
88	—	1146	1	{ Bund (5 Stück)	Bügeleisen — } Bolzen — }	6	88	Lippstadt	„	
					D. Colli mit Figuren sign.					
89	{ — — roth }	—	1	Stange	Rundeisen —	7	89	Dt. Eylau	K. E.-D. Bromberg	
90	{ △ G }	95	1	Kiste	? —	7	90	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
91	{ △ G }	4314	1	Stück	leere Crates (?) —	13	91	Bremen	„	{ bezettelt: Geestemünde Bremerhafen Oldenbüttel.
92	△ L. J. L.	179	1	Kiste	leer —	28	92	Karlsruhe	Badische Stsb.	
93	{ △ S }	391	1	„	? —	114	93	Hannover	K. E.-D. Hannover	{ bezettelt: Berncastel-Hemelingen.
					E. Colli ohne Signatur.					
94	—	—	1	—	Aschenkasten —	4	94	Karlsruhe	Badische Stsb.	
95	—	—	4	—	Aufsatzbretter —	—	95	Herne K. M.	Rechtsrh. Köln	
96	—	—	1	—	{ neue eichene Bahnschwelle }	—	96	Hämeler Wald	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklarung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
97	—	—	2	—	Bettladentheile (alte Seitenstücke)	17	97	Karlsruhe	Badische Stsb.	
98	—	—	1	—	eis. Brecheisen —	10	98	Löhne	K. E.-D. Hannover	
99	—	—	1	—	Büchergestell —	5	99	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
100	—	—	2	Colli	eichene Dielen, 5 m lang, 0,5 m breit	—	100	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
101	—	—	1	Collo in Leinwand	Eisen —	?	101	Cottbus	K. E.-D. B rlin	
102	—	—	2	Stäbe	Eisen —	33	102	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	1	Bund	Eisendraht —	49	103	Würzburg	Bayerische Stsb.	
104	—	—	2	Rollen	Eisendraht —	100	104	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
105	—	—	20	Bund	Eisenstangen —	—	105	Colmar	Elsass-Lothring.	
106	—	—	1	Fass	leer —	15	106	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
107	—	—	1	Bund	Sprungfedern —	22	107			
108	—	—	1	—	eiserne Gabel —	2	108			
109	—	—	1	Bund	Fenstereisen —	59	109	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
110	—	—	1	Collo	Gussstahl —	7	110	Düsseldorf Rh.	Rechtsrh. Köln	
111	—	—	35	Stück	Holzkeile —	—	111	Soest	K. E.-D. Hannover	
112	—	—	2	„	Holzschuhe —	1	112	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
113	—	—	4	Kisten	leer —	26	113	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
114	—	—	1	—	alter Koffer —	22,5	114	Hannover	K. E.-D. Hannover	
115	—	—	1	—	alter Musikkasten mit Guitarre		115			
116	—	—	1	Korb	leer —	2	116	„	„	
117	—	—	1	—	gusseis. Kaminschieber	8,5	117	Karlsruhe	Badische Stsb.	
118	—	—	12	Kübel	leer —	84	118	Louvain	Grand Centr. Belge	
119	—	—	7	Stück	Latten, à 2,5 m lang	—	119	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
120	—	—	1	Ballot	Leder —	8,5	120	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
121	—	—	6	—	Ofenkranztheile —	3,5	121	Karlsruhe	Badische Stsb.	
122	—	—	1	—	Ofenring —	3	122	„		
123	—	—	1	—	Pflugschaar —	9,5	123	Hillesheim	Linksrh. Köln	
124	—	—	3	Stück	Privatketten —	18	124	Cassel	K. E.-D. Hannover	
125	—	—	3	—	eiserne Rahmen —	83	125	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
126	—	—	1	—	baumwollener Regenschirm	—	126	?	Linksrh. Köln	
127	—	—	1	—	Reisekorb, leer —	5	127	München	K. E.-D. Hannover	
128	—	—	1	—	Schaufel —	1	128	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
129	—	—	1	Scheffel	leer, gebraucht —	5	129	Regensburg	Bayerische Stsb.	
130	—	—	1	—	Schlittenführung einer stehenden Dampfmaschine	46	130	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
131	—	—	1	kleines Körbchen	Strümpfe und Wäsche	1,5	131	Hannover	K. E.-D. Hannover	
132	—	—	1	—	Viehgitter —	—	132	Hagen Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
133	—	—	$^1/_8$	Ohm	Wein —	22	133	Linz a/Rhein	Rechtsrh. Köln	
134	—	—	1	Stück	Zinkblech —	12	134	Dortmund Rh.	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C F	—	2	Pack	10 St. Eisenschaufeln	11	1	Oderberg	Kaschau-Oderberg	seit 9/3.
2	X X	29	1	Ballen	Brote —	18	2	Kassa	„	seit 25/5.
3	Concordia	9	3	Säcke	Mehl —	183	3	Csácza	„	von Zsolna seit 16/5.
4	—	695	1	Fass	leer, gebraucht —	12	4	Oderberg	„	seit 17/5.
5	—	—	492	Stück	Bretter —	10500	5	Kralován	„	von Versecz seit 29/5.
6	—	—	1	—	Eisenrohr —	9	6	Kassa	„	seit 24/7.
7	—	—	1	—	Eisenstange —	10	7	Eperjes	„	seit 23/2.
8	—	—	1	Stück	Extraholz —	202	8	Zsolna	„	seit 20/6.
9	—	—	4	„	neue Handkörbe —	15	9	Ruttka	„	von Zsolna seit 29/5.
10	—	—	1	„	gusseis. Rost —	2	10	„	„	seit 18/5.
11	—	—	2	—	Schraubenkuppeln —	—	11	Kassa	„	seit 21/7.
12	—	—	1	—	Strick —	6	12	Oderberg	„	seit 18/6.
13	—	—	13	Stück	Staffelhölzer —	—	13	Poprád-Felka	„	seit 23/7.
14	—	—	1	Pack	Tabak —	16,5	14	Zsolna	„	von Selmeczbanya seit 14/3.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 834.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen, Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen und Mitteldeutschen Verbandes. Vom 1. October cr. ab finden auch die theureren Taxen des Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Verbandes auf den Verkehr mit den Stationen Eger etc. der Königlich Sächsischen Staatsbahnen Anwendung.

Der Verkehr der Sächsischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof bleibt bis auf Weiteres auf den jetzigen Umfang beschränkt.

Dresden, am 7. August 1884. (1907)

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Königliche Eisenbahn-Direction. Zu unserem **Local-Gütertarif** vom 1. Mai 1882 ist ein vom 1. August cr. ab gültiger Nachtrag XIV erschienen, durch welchen eine Transporterleichterung für Hefe zur Einführung gebracht wird.

Nähere Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 5. August 1884. (1908)

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. August 1884 kommen für die Beförderung von Palmkernöl in Ladungen von 10 000 kg für einen Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von Darmstadt nach Basel, Freiburg, Konstanz, Leopoldshöhe, Schaffhausen, Singen und Waldshut ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen.

Karlsruhe, den 7. August 1884. (1909)
Generaldirection.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Zum Böhmisch-Bayerisch-Hessischen Gütertarif vom 1. Juni 1882 tritt mit Wirkung vom 15. August der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen zum Ausnahmetarif No. 11 für Erztransporte, sowie einen neuen ermässigten Ausnahmetarif No. 13 für Eisen (roh und alt) des Specialtarifs III und kann von unserem Tarifbüreau, welches auch nähere Auskunft ertheilt, zum Preise von 10 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Mainz, den 8. August 1884. (1910)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Hessische Ludwigsbahn. Zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Hessisch-Pfälzischen Verkehre** vom 1. April 1880 ist der dritte Nachtrag, gültig vom 15. August erschienen. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen der Tarifvorschriften, sowie Ergänzungen des Kilometerzeigers. Derselbe kann von unserem Tarifbüreau zum Preise von 5 ₰ bezogen werden.

Mainz, den 8. August 1884. (1911)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Güterverkehre** tritt am 1. September dieses Jahres zu Theil II Heft 1 des Verbands-Güter-Tarifs der Nachtrag I in Kraft, welcher unter Anderm auch neue ermässigte Frachtsätze für den Getreideverkehr enthält. Derselbe ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 8. August 1884. (1912)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Der im Nachtrage II zum Tarife Oesterreich-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz vom 1. October 1883 enthaltene Ausnahme-Tarif No. 53 findet bei Erfüllung der an denselben geknüpften Bedingungen 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt auch Anwendung auf Maschinentheile aus Eisen oder Stahl, auch wenn nur Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl bestehen.

Wien, am 5. August 1884. (1913)
Betriebsdirection.

Mit 1. September 1884 tritt zum **Local-Gütertarife der Galiz. Carl-Ludwigbahn,** Theil II vom 1. Januar 1883 ein Nachtrag VII in Kraft, welcher neue Zollträger-Tarife für die in den Stationen Lemberg, Brody und Podwoloczyska befindlichen K. K. Hauptzollämter enthält.

Wien, den 8. August 1884. (1914)
Die General-Direction der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschafts-Verkehr. Nach erfolgter Eröffnung der K. K. Staatsbahn-Strecke Podgorze-Oswiecim treten die Nachträge IV zu Heft 1 und 2 des obigen Verkehres nunmehr in allen ihren Theilen mit 20. August d. J. in Kraft.

Die auf Seite 10 des Nachtrages IV zum Hefte 2 aufgenommenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes XIX für Glasflaschen etc. finden und zwar die bei jeder Kopfstation linksstehenden bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg, die rechtstehenden bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen Anwendung.

Wien, den 10. August 1884. (1915)
Die General-Direction
der K. K. priv. galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. August d. J. tritt der Nachtrag I zu Heft 1 des Sächsisch-Thüringischen Verbands-Gütertarifes in Kraft.

Derselbe enthält diverse Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare liegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 1. August 1884. (1916)
Die Direction.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Nach Mittheilung der Sylter Dampfschiffsgesellschaft fallen die fahrplanmässigen Touren der Dampfschiffe Sylt und Vorwärts am 14. August cr. zwischen Hoyer und Sylt aus, und treten dafür folgende Touren des Dampfschiffes Vorwärts ein:

von Hoyer 4 Uhr 30 Min. Morgens
und 4 „ 45 „ Nachm.,
„ Sylt 6 „ 45 „ Morgens
und 7 „ — Nachm.

Altona, den 5. August 1884. (1917)
Königliche Eisenbahndirection.

IV. Submissionen.

K. K. p. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Lieferung von Stahlschienen und Befestigungsmitteln. Die Lieferung von circa:

2 620 t Stahlschienen,
123 „ Laschen,
61 „ Unterlagsplatten,
21 „ Schrauben s. Sicherheitsplättchen,
73 „ Schienennägel

für die Oesterreichischen Linien und von circa:

2 100 t Stahlschienen,
99 „ Laschen,
49 „ Unterlagsplatten
17 „ Schrauben s. Sicherheitsplättchen,
58 „ Schienennägel

für die Rumänischen Linien wird im Offertwege vergeben.

Je die Hälfte dieser Mengen ist Ende März und Ende April 1885 zu liefern.

Offerten sind mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel versehen und mit der Aufschrift „Offerte für Stahlschienen“ bez. „Befestigungsmittel“ bei der Gesellschaft in Wien (I. Elisabethstrasse 9) bis 26. August l. J., 11 Uhr Vormittags, und zwar für jede Linie abgesondert, einzubringen, und ist überdies bei der Central-Casse ein Vadium in der Höhe von 5% des Lieferungswerthes zu erlegen. Es werden Offerten sowohl für das ganze ausgeschriebene Quantum, als auch für einen Theil desselben entgegengenommen.

Die Preise sind ab einer Station derjenigen Linie zu notiren, für welche das Material offerirt wird, rücksichtlich der Rumänischen Linien aber einschliesslich des Rumänischen Einfuhrzolles.

Die Lieferungs-Bedingnisse für jede der Linien können bei der Material-Verwaltung in Wien oder dem Comité dirigeant in Bukarest eingesehen und bezogen werden.

Wien, am 8. August 1884. (1918)
Der Verwaltungsrath.

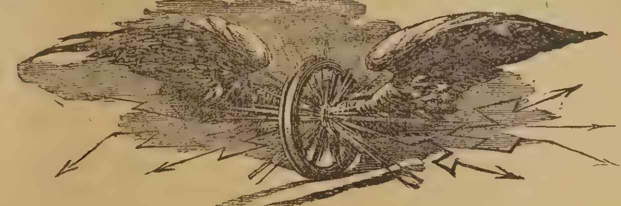
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 64. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. August 1884.

Die Locomotiv-Feuerbüchse für Rauchverzehrung und Brennstoff-Erparniss

mit besonderer Berücksichtigung des Systems Nepilly.

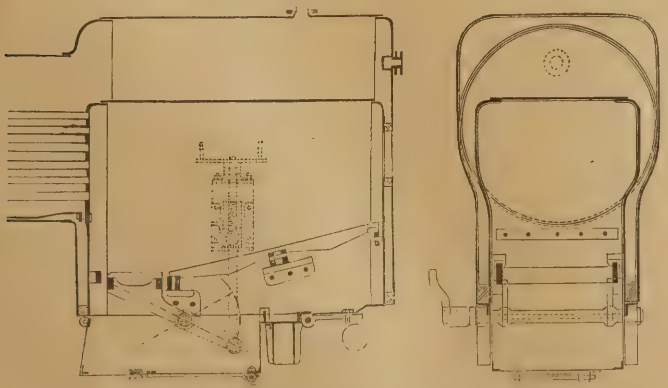
Beobachtungen, gesammelt von **Johann Pechar**, Director der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.

(Fortsetzung.)

IV. Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

System Behne-Kool, 1861; eingeführt bei der Braunschweigischen Bahn und den Belgischen Bahnen. (Fig. 17.)

Fig. 17.



System Behne-Kool, 1861—1883. Braunschweigische Bahn und Belgische Bahnen.

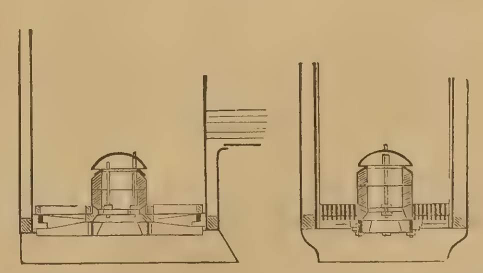
Nach der älteren Construction hat dieses System einen grösseren dreitheiligen Rost. Der erste Theil ist horizontal und dient zur Aufnahme der frischen Kohle; der zweite Theil ist geneigt und dient zur Verbrennung der Gase; der dritte und kleinste Theil ist wieder horizontal und dient zur Rauchverbrennung.

Mit diesem System sind die seit dem Jahre 1861 bei der Braunschweigischen Bahn angeschafften Lastzugs-Locomotiven ausgerüstet, und zwar haben 38 dreiachsig gekuppelte und 27 zweiachsig gekuppelte Locomotiven Feuerbüchsen in der Länge von 2,14 m.

Dasselbe System ist auch bei den Belgischen Bahnen eingeführt, und dort wird sogar bei Eilzügen mit Kleinkohle geheizt. Der Rost wurde deshalb vergrössert, weil die Kohlenschicht niedriger sein muss, als beim Brennen von Grosskohle, und zwar hat erstere je nach der Kohlensorte eine Höhe von 11—16 cm, beziehungsweise 16—21 cm.

System Stösger; gegenwärtig bei der Oberschlesischen Eisenbahn in Verwendung (Fig. 18).

Fig. 18.



System Stösger, 1883. Oberschlesische Eisenbahn.

Der horizontale Rost wird in der Mitte durch einen gusseisernen Ring unterbrochen, auf welchen eine Chamotteröhre von 288 mm lichter Weite und 262 mm Höhe aufgesetzt ist, über welcher sich in einer Entfernung von 52 mm von der Oberkante der Röhre ein gusseiserner Schirm befindet. Die Luft strömt durch die Röhre ein und muss sich, durch den darüber befindlichen Schirm gezwungen, rings auf das Feuer vertheilen.

Bei der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn waren die Resultate, welche die Anwendung dieses Systems ergab, keine besonders günstigen.

Nach einer Mittheilung, die uns neuestens von dem Constructeur Herrn Königlichen Maschineninspector Stösger zu-

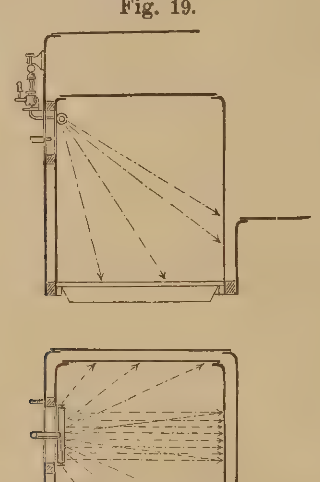
gegangen, wurden die weniger günstigen Erfolge dieses Systems bei der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn dadurch veranlasst, dass man von der ursprünglichen Construction Stösger abging und die Chamotteröhren durch gusseiserne geschlitzte Ringe ersetzte.

Wie dagegen die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn uns mittheilte, ist dort mit dieser Construction eine grössere Zahl von Locomotiven versehen, und bewährt sich dieselbe sehr gut. Die Reparaturen am Roste sind einfach und wenig kostspielig. Betriebsstörungen infolge Unbrauchbarwerdens der Rosttheile kommen kaum vor. Selbst bei geringeren und schlackenreichen Kohlensorten werden Schlackeneisen und Rosthaken nur selten gebraucht, weil die Kohlenschicht meist sehr hoch gehalten wird und die untersten Lagen nur mässigen Antheil an der eigentlichen Verbrennung nehmen, die Roststäbe also verhältnissmässig geschont werden. Die Rauchverzehrung ist zwar nicht immer eine vollkommene, es ist jedoch bei einiger Aufmerksamkeit leicht zu bewirken, dass wesentlicher Rauch vermieden wird. Dicker, schwarzer Qualm, wie er anderen Locomotiven beim Auffeuern entströmt, kommt bei diesem Rost überhaupt nicht vor, auch dann nicht, wenn, wie es hier üblich ist, 50 bis 60 kg Kohle in Einer Charge aufgefeuert werden.

Die ausserordentliche Einfachheit in der Behandlung des Feuers macht diese Construction bei den Locomotivführern besonders beliebt. Während überdies diejenigen Locomotivführer, welche Personenzugs-Locomotiven mit glattem Rost führen, bei der Abrechnung der Kohlenprämien durchgehends mit geringen Resultaten abschliessen, fielen bei den jüngsten Abrechnungen die absolut höchsten Prämien Führern zu, welche im gleichen Diensturnus Locomotiven mit Stösger'schem Rauchverzehrungs-Apparate geführt hatten.

System Thierry, in Verwendung bei der K. K. priv. Oesterr. Südbahn (Fig. 19).

Fig. 19.



System Thierry, 1883, K. K. priv. Oesterreichische Südbahn.

Die Feuerbüchse dieses Systems hat keine von der gewöhnlichen abweichende Gestaltung; blos oberhalb der Feuerthür befindet sich ein horizontal liegendes, mit der Dampfleitung mittelst eines Hahnes in Verbindung stehendes eisernes Rohr (Fig. 19). Dieses Rohr hat eine innere Stärke von 23 mm; in dasselbe sind 6 bis 8 Löcher von 2½ mm Weite derart eingebohrt, dass bei Oeffnung des Hahns die Dampfstrahlen aus den Löchern in der Mitte des Rohres sich geradeaus und aus jenen gegen die beiden Enden des Rohres zu angebrachten schief nach den Wänden der Feuerbüchse richten und über dem Feuer eine Art Decke bilden.

System Brown, 1883. Schweizerische Locomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur; in Verwendung bei der Französischen Ostbahn.

Dieses System beruht auf der Idee Fritz Pasquay's in Wasselonne im Elsass, dem Roste die Neigung einer Kette zu geben; daher der Name Kettenrost.

Die Form der Kettenlinie sichert ein stetig fortdauerndes Herunterrutschen des Brennstoffes im Gegensatze zu dem einfach geneigten Rost, auf welchem diese Rutschungen sich nur unregelmässig wiederholen. Bei der Kettenlinie drückt jede Schicht Brennstoff mit der gleichen Kraft auf die untenliegende Schicht, sei es nun am oberen oder unteren Theil des Rostes; bei dem einfach geneigten Rost dagegen drücken die oberen Schichten gegen die am unteren Ende der Roststäbe befindlichen, und da diese letzteren nun dem Cumulativdruck aller oberen Schichten ausgesetzt sind, so ist hier mehr Neigung zum Rutschen vorhanden, als bei den oberen Schichten.

(Schluss folgt.)

Eröffnungen von Bahnstrecken

im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in dem Zeitraume vom 1. Januar bis 30. Juni 1884.

Im Gebiete des Vereins haben während des angegebenen Zeitraums nachstehende Eröffnungen von Eisenbahnlinien, welche wir in chronologischer Reihenfolge aufführen, stattgefunden.

Datum der Eröffnung	Eigenthumsbahn resp. betriebsführende Verwaltung	Neu eröffnete Strecke	Länge km
	A. Deutsche Bahnen.		
1/1.	K. E.-D. Köln (rechtsrh.)	Wiemelhausen-Weitmar (Fortsetzung der Strecke Bochum Rh.-Wiemelhausen)	1,5
1/2.	K. E.-D. Hannover	Epterode-Grossalmerode (Reststrecke der Zweigbahn Walburg-Grossalmerode)	2
1/3.	K. E.-D. Elberfeld	Creuzthal-Hilchenbach	10
8/3.	K. E.-D. Köln (linksrh.)	Call-Hellenthal	17,30
20/4.	K. E.-D. Berlin	Jatznik-Torgelow	7
21/4.	K. E.-D. Breslau	Tarnowitz-Stahlhammer (Theilstrecke der Linie Kreuzburg-Tarnowitz für den Güterverkehr in Wagenladungen, am 1/6. für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet)	14,20
7/5.	Elsass-Lothringische Eisenbahnen	Rümelingen-Hesselberg (nur für den Güterverkehr [Erzverkehr] eröffnet)	1,60
20/5.	K. E.-D. Elberfeld	Oberbarmen-Hattingen	22,30
20/5.	K. E.-D. Frankfurt a/M.	Bockenheim-Rödelheim	3,20
20/5.	K. E.-D. Magdeburg	Wernigerode-Ilsenburg	9,26
30/5.	K. E.-D. Köln (rechtsrh.)	Engers-Altenkirchen	61,10
		Grenzau-Höhr-Grenzhausen	2,78
		Siershahn-Staffel	29,80
16/6.	K. E.-D. Breslau	Dürgoy-Koberwitz	20,50
	B. Oesterreichisch-Ungarische Bahnen.		
5/1.	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schwechat-Mannersdorf	29
28/1.	Arad-Csanader Eisenbahn	Ketegyhaza-Kisjénö-Erdöhegy	26,70
20/2.	Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Minkowic-Svolenoves (für den Güterverkehr am 20/2., für den Personenverkehr am 20/5. eröffnet)	7,90
1/6.	Königlich Ungarische Staatseisenbahnen	Piski-Vajda-Hunyad	15,30
	C. Andere Vereinsbahnen.		
2/1.	Rumänische Staatseisenbahnen	Titu-Tergovisti	31,60
20/5.	Holländische Eisenbahn	Zaandam-Horn	32,48
15/6.	Niederländische Staatseisenbahnen	Groningen-Delfzyl	39,33

Das Eisenbahnnetz des Vereinsgebietes hat sich demnach in dem Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 1884 um 384,85 km erweitert.

Zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen.

Alljährlich findet bekanntlich in Preussen unter dem officiellen Titel „Sicherheits-Conferenz" eine Berathung von Eisenbahn-Technikern statt, welche den Zweck hat, einen Meinungsaustausch über auf Eisenbahnen herzustellende Sicherheitsmassnahmen herbeizuführen und neue Vorschläge kennen zu lernen. An den letzten Berathungen nahmen die Techniker nicht nur der Preussischen Staatsbahnen, sondern auch der grösseren Privatbahnen, der Reichs-Eisenbahnen und der Militär-Eisenbahn Theil, ferner die technischen Mitglieder der Eisenbahn-Abtheilungen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Diese Letztern betheiligen sich jedoch nur an den Berathungen, nicht aber an den Abstimmungen, dies mit Rücksicht darauf, dass das Ministerium die schliesslich entscheidende Behörde ist, die auf solche Weise die Ansichten der inmitten der Praxis stehenden Männer kennen lernt.

Aus den Berathungen der diesjährigen Sicherheits-Conferenz theilt das Centralblatt der Bauverwaltung eine Reihe von Punkten mit, denen wir das Nachfolgende entnehmen. Die Conferenz beschäftigte sich eingehend mit der Frage der Centralapparate für eine sichere Signal- und Weichenstellung. Ein sicheres, wenngleich kostspieliges Mittel zur Verhütung von Unfällen in Folge falscher Weichenstellung ist, wie bekannt, in den genannten Apparaten gegeben, in welchen die Vorrichtungen zum Stellen sowohl der Weichen, als auch der Einfahrsignale zusammengeführt und von einander dergestalt abhängig gemacht sind, dass das Signal zur Einfahrt eines Zuges erst gegeben werden kann, nachdem alle Weichen, die der Zug zu durchfahren hat, richtig eingestellt und gleichzeitig festgeriegelt sind. Ein Unglück der eben bezeichneten Art ist alsdann völlig ausgeschlossen. Auf den Preussischen Staatsbahnen sind für diese Anlagen schon seit längerer Zeit erhebliche Mittel aufgewandt worden, welche in den letzten sechs Jahren die Summe von nahezu zwei Millionen Mark erreicht haben; für das gegenwärtige Etatsjahr stehen weitere 200,000 Mark zur Verfügung. Dem entsprechend ist die weitere Einführung in erfreulichem Maasse vorgeschritten; zur Zeit sind nämlich 430 Bahnhöfe mit zusammen 999 Centralapparaten versehen, von denen etwa zwei Drittel zur Gattung der eben bezeichneten Vorrichtungen zum Stellen der Signale und Weichen gehören, während die übrigen lediglich zum Stellen mehrerer Weichen von einem Sammelpunkt aus dienen, ausserdem waren noch 811 Stationen mit 1362 einfachen Sicherungs-Apparaten ausgerüstet, durch welche eine gegenseitige mechanische Abhängigkeit der Einfahrsignale und der besonders sicherungsbedürftigen Eingangsweichen hergestellt wird. Es liegt auf der Hand, dass die Betriebssicherheit auf unseren Bahnen mit der Durchführung dieser Massregel ganz erheblich wachsen muss. Auch die Bauart der Apparate selbst wird unausgesetzt verbessert. Unter Anderem lag der Conferenz in dieser Beziehung die Frage vor, ob es im Interesse der zuverlässigen Wirksamkeit der Vorrichtungen, mit denen die Weichen nicht selten auf 3—400 m Entfernung gestellt werden, zu empfehlen sei, bei den langen Leitungen statt der meist gebräuchlichen Gestänge aus schmiedeeisernen Rohren doppelte Stahldrahtzüge anzuwenden. Letztere sind zwar erst in geringem Umfange erprobt, die bisherigen Versuche sind aber befriedigend ausgefallen und haben namentlich bei Leitungen über 250 m Länge eine Kraftersparniss von 30 bis 50 % gegenüber den Gestängeleitungen ergeben. Dies ist von grosser Bedeutung, weil die bei Gestängen erforderliche Kraft zum Umstellen der Weichen nicht selten bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit eines mittelkräftigen Mannes und darüber hinausreicht, was selbstredend zu grossen Unzuträglichkeiten und selbst Gefahren Veranlassung geben kann. Es wurde deshalb auch beschlossen, die Versuche mit den beiden Systemen in grösserem Umfange fortzusetzen, um möglichst bald zu sichern Ergebnissen und einem endgiltigen Urtheil zu kommen.

Eine fernere Frage betraf die Mittel, welche anzuwenden seien, um den Locomotivführer vor der Einfahrt in einen Bahnhof von dem Stande des Signals, welches ihm die Einfahrt gestattet oder verbietet, rechtzeitig Kenntniss zu geben. Derartige Massregeln sind nöthig, damit der Führer der Locomotive auch bei ungünstiger Witterung, welche die Signale auf weite Entfernungen zu sehen verhindert, oder bei solchen Bodenverhältnissen, welche die Signale dem Blick des von Weitem Kommenden entziehen, in den Stand gesetzt wird, den Zug bei Zeiten zum Stehen zu bringen, falls das Signal „Halt" zeigt. Gewahrt der Führer, in dessen Hand das Schicksal des Zuges und seiner Insassen liegt, das Signal beispielsweise bei starkem Nebel oder Schneegestöber erst in dessen unmittelbarer Nähe, so ist an ein Halten nicht mehr zu denken, und die Unfälle, welche durch solches Ueberfahren von Haltsignalen herbeigeführt sind, gehören zu den schwersten ihrer Art. Nun sind zwar viele Mittel, um dies zu verhüten, sowohl in Vorschlag wie in Anwendung gebracht; völlig zuverlässige und unter allen Umständen sicher arbeitende Einrichtungen — und solche müssen doch gefordert werden — sind aber bis heute nicht gefunden. Die Versuche, unserm technischen Eisenbahnwesen auch in dieser Hinsicht die führende Stellung, welche man ihm ohne Ueberhebung zuerkennen darf, zu sichern, sind unausgesetzt im Gange, wie sich aus den Erörterungen dieser Frage in der Versammlung ergab. Und das „Centralblatt" glaubt, dass, wenngleich die Bestrebungen zu einem endgiltigen Abschluss auch noch nicht geführt haben, die bisherigen Erfolge doch zu der Annahme berechtigen, dass auch diese Frage in nicht ferner Zeit befriedigend gelöst werden wird. Von den Mitteln, den Locomotivführer in ausreichender Entfernung vor dem Bahnhofs-Abschlusstelegraphen von dem Stande des Signals zu unterrichten, wurde zunächst das Auslegen von Knallsignalen erörtert. Diese werden an der Stelle, wo der Führer — falls das Signal auf „Halt" steht — gewarnt werden soll, auf die Schienen gelegt, und die Knallpatrone wird dann durch die darüberfahrenden Räder der Locomotive entzündet. Man hat mit den verschiedensten Arten solcher Vorrichtungen Versuche angestellt, von denen diejenigen den meisten Erfolg versprechen, bei welchen sich die Knallsignale ohne besonderes Zuthun der Wärter, lediglich durch ihre mechanische Verbindung mit dem Haltsignal selbstthätig auf das Geleis schieben und von demselben ebenfalls selbstthätig entfernt werden, wenn das Signal gezogen und die Einfahrt in den Bahnhof freigegeben wird. Andere Einrichtungen, die demselben Zweck dienen, sind u. A. Seitens der Direction in Köln (linksrheinisch) angewandt. Hier hat man z. B. auf Bahnhof Kalscheuren in angemessener Entfernung vor dem Abschlusstelegraphen ein Glockenrasselwerk aufgestellt, welches beim Vorüberfahren der Locomotive zum Ertönen gebracht wird, wenn „Halt" geboten ist. Dieselbe Verwaltung hat neuerdings einen vom Telegraphen-Inspector Schellens in Köln erfundenen Apparat versuchsweise in Gebrauch genommen, bei welchem die Aufmerksamkeit des Locomotivführers statt durch ein Glockenwerk durch das Abfeuern von drei Lefaucheux-Patronen erregt wird, eine Einrichtung, die sich namentlich durch Billigkeit auszeichnen soll. Anders construirte Glockenwerke, die den Locomotivführer rechtzeitig benachrichtigen sollen, sind von der Elberfelder Direction angewandt worden, die nach den bisherigen Erfahrungen ebenfalls gute Leistungen aufweisen.

Von ähnlicher Wichtigkeit sind die elektrischen Contact-Apparate, die zur Ueberwachung der Geschwindigkeit dienen, mit welcher die Züge auf der Strecke draussen fahren. Der eigentliche Apparat ist im Stationsbureau aufgestellt, während auf der Strecke in den Geleisen in bestimmten Entfernungen Taster angebracht sind, welche durch den darüberfahrenden Zug niedergedrückt werden und einen „Contact" schliessen, durch den nach dem Stations-Apparat auf elektrischem Wege Zeichen gegeben und auf einem nach der Uhr ablaufenden Papierstreifen vermerkt werden. Die Apparate erfüllen sonach einen dreifachen Zweck; sie lassen erkennen, mit welcher Geschwindigkeit der Zug draussen fährt, wo er sich in jedem Augenblick befindet und ob ein Zug etwa auf der Bahn liegen geblieben ist. Der erste Zweck, die Ueberwachung der Fahrgeschwindigkeit, ist der wichtigste, weil durch die beabsichtigte oder unbeabsichtigte Ueberschreitung der hierfür gezogenen Grenzen nur zu oft Entgleisungen mit ihren entsetzlichen Folgen herbeigeführt worden sind. Die vorjährige Sicherheits-Conferenz hatte die Einführung dieser Einrichtungen dringend empfohlen und dieselbe ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten unverweilt angeordnet worden; der diesjährige Etat enthält dafür, wie seinerzeit schon gemeldet, die Summe von 200,000 Mk. Die mit den Apparaten bereits früher gemachten günstigen Erfahrungen wurden in der Versammlung allseitig bestätigt, und es handelte sich in der diesjährigen Conferenz wesentlich um die Frage, für welche Bahnlinien die Anwendung der Apparate als vorzugsweise dringlich zu erachten sei. Als solche wurden übereinstimmend diejenigen Strecken bezeichnet, bei denen die Locomotivführer bekanntermassen die gestattete Fahrgeschwindigkeit zu überschreiten geneigt sind, namentlich um Zeitversäumnisse einzuholen, wie dies besonders bei längeren Gefällsstrecken der Fall zu sein pflegt. Die weiteren Mittheilungen über diesen Gegenstand betreffen im Wesentlichen technische Einzelheiten. Als bezeichnend für den praktischen, von Bureaukratismus freien Geist, der diese Versammlungen beherrscht, möge noch angeführt werden, dass auch zur Sprache kam, in welcher Weise die Revision der Papierstreifen, auf denen die Fahrgeschwindigkeit verzeichnet wird, stattfinden solle, und dass man empfahl, vor Allem auf die einfachste Handhabung der Revision ohne alles unnütze Schreibwerk zu achten, da sonst aus dieser Arbeit ein unverhältnissmässiger Aufwand an Mühe und Kosten erwachsen könne.

Die weiteren meist technischen Erörterungen können wir übergehen und erwähnen zum Schluss nur noch die Berathungen, welche sich an den traurigen Unfall in Steglitz knüpften. Diese Katastrophe hatte Veranlassung gegeben, der Sicherheits-Conferenz die Frage zu unterbreiten, ob es geboten erscheine, zum Schutze des reisenden Publikums beim Ueberschreiten von Bahnhofsgeleisen noch weitergehende Vorschriften zu geben, als solche in den früher erlassenen Bestimmungen schon enthalten sind, oder welche besonderen Anordnungen noch zu treffen sein möchten, um in Zukunft derartigen Unfällen mit Sicherheit vorzubeugen. Das Unglück war, wie erinnerlich, dadurch herbeigeführt worden, dass das Publikum die den Perron abschliessenden Schranken gewaltsam geöffnet und das erste Hauptgeleis überschritten hatte in dem Augenblick, als ein Courierzug heranbrauste, der den Bahnhof fahrplanmässig ohne Aufenthalt durchfuhr. Nach eingehender Erörterung der hierbei in Betracht kommenden Massnahmen sprach die Versammlung sich dahin aus, dass die bestehenden Vorschriften für regelmässige Betriebsverhältnisse ausreichen. Für Fälle ausserordentlicher Art, in denen befürchtet werden muss, dass das Publikum bei zeitweise starkem Andrange durch die gewöhnlichen Mittel von dem unzeitigen Ueberschreiten der Geleise nicht abgehalten werden kann, müssen besondere, und zwar die weitgehendsten und wirksamsten Mittel baulicher oder betriebstechnischer Natur zu Hilfe genommen werden, für welche jedoch bei der grossen Verschiedenartigkeit der vorliegenden Verhältnisse allgemein giltige Regeln nicht aufgestellt werden können. Die zu ergreifenden Massnahmen, zu denen in erster Linie die Herstellung schienenfreier Uebergänge zu allen

Perrons zu zählen ist, müssen vielmehr in jedem einzelnen Falle den jeweiligen örtlichen Verhältnissen besonders angepasst werden. Daraufhin sollen nun die hier in Frage kommenden Bahnhöfe nochmals einzeln geprüft werden, um dann, falls eine Abänderung oder Ergänzung der vorhandenen Anlagen im Hinblick auf den zu Zeiten vorkommenden Massenandrang geboten erscheint, alsbald entsprechende Entwürfe für den Umbau zu bearbeiten. Im Uebrigen werden für die betreffenden Bahnhöfe, soweit dies nicht bereits geschehen, noch besondere Betriebsvorschriften erlassen, durch welche für die Zeit, in der das Ueberschreiten eines Geleises dem Publikum freisteht, das Befahren dieses Geleises ausgeschlossen wird.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Zu diesem Generalverzeichniss ist der VII. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction herausgegeben worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 4498 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten. (Begleitschreiben zu der Zusammenstellung der Berichtigungen der Referate über die Beantwortungen technischer Fragen) (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4535 vom 8. d, Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 4559 vom 7. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu dem VII Nachtrag zu dem Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete) (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 4592 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 29. und 30. Juli cr. in Frankfurt a/M. abgehaltenen ordentlichen General-Versammlung des Vereins) (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 4648 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. (Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 28 v. Mts. in Frankfurt a/M. abgehaltenen Kommissionssitzung) (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 4649 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. (Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 28. v. Mts. in Frankfurt a/M. abgehaltenen Kommissionssitzung) (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Ungarische Bahnpolitik.

Ein tonangebendes Polnisches Blatt spricht sich in höchst anerkennender Weise über die Ungarische Bahnpolitik aus und entnehmen wir demselben folgende Stellen: „Als Krönung der Verstaatlichung der Ungarischen Bahnen ist der im August d. J. (dem Vernehmen nach am 18.) dem öffentlichen Verkehr zu übergebende Centralbahnhof in Budapest zu betrachten. Weitgesteckte Ziele wurden erreicht; denn gegenwärtig münden in Budapest internationale Bahnen ein, welche den Verkehr zwischen dem Osten und Westen, dem Süden und Norden vermitteln und Ungarns Hauptstadt zu einem Mittelpunkte machen, dessen Bedeutung nicht zu unterschätzen ist und dessen Verkehrsentwickelung noch kaum übersehen werden kann. Derselbe hat heute schon solche Dimensionen angenommen, dass der Centralbahnhof, im Jahre 1875 entworfen, sich bereits als zu eng erweist und vergrössert werden muss. Die Erfolge der Ungarischen Eisenbahnpolitik sind so wahrhaft grossartige, dass sie das Land mit gerechtem Stolze erfüllen. Die Ungarische Bahnpolitik ist nach jeder Richtung hin unabhängig, denn auch die Ungarn und Oesterreich gemeinsamen Privatbahnen müssen sich den Wünschen der Ungarischen Regierung accommodiren. Freilich musste man Anfangs grosse Opfer bringen, Opfer, die heute reichlich entschädigt werden, denn statt des ursprünglichen Deficits wird heute ein Reingewinn von 7 500 000 fl ausgewiesen; (derselbe ist leider bei Weitem nicht so hoch, dürfte es aber mit der Zeit werden. Anm. des Ref.) durch die Strecken Budapest-Szöny-Bruck, Budapest-Semlin und Budapest-Ujszász dürfte sich dieser Gewinn auf 11—12 Millionen steigern. Viele bei den Anlagen begangene Fehler werden durch die stets vermehrten Einnahmen und die Verminderung der Subventionen wett gemacht. Es wurde aber auch kein Mittel gescheut, um dies Ziel zu erreichen. Damit der Ungarischen Hauptstadt der Verkehr nicht entgehe, widersetzten sich die leitenden Kreise mit aller Macht einer unmittelbaren Verbindung Wiens mit Bosnien und der Herzegowina; sie liessen die Berufung auf die gemeinsamen Oesterreichisch-Ungarischen Interessen nicht gelten, für sie war einzig und allein der Vortheil Ungarns massgebend. Auch die von der diesseitigen Reichshälfte gebaute und ihrer Vollendung zugeführte Arlbergbahn, deren Richtung sich gegen die Schweiz, Bayern und Baden und dann nach Marseille erstreckt, auch diese Bahn wird nicht der diesseitigen Reichshälfte, nicht Oesterreich, sondern wieder Ungarn den grössern Vortheil bringen."*)

Die Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Activirung der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen wurde erst am 5. d. M. amtlich verlautbart, und zwar wie folgt: „Auf Grund des a. h. genehmigten Organisations-Statuts der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern beginnen am 1. August l. J. die durch dieses Statut geschaffenen Dienststellen, die K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen und die Eisenbahnbetriebs-Directionen in Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Budweis, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg, Pola und Spalato ihre Thätigkeit. Mit demselben Termine werden die K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, die K. K. Ministerial-Commission für die Verwaltung der Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn, der Erzherzog Albrecht- und Mährischen Grenzbahn, dann die K. K. Ober-Bahnbetriebsämter in Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Budweis, Pilsen, Prag, Pola und Spalato, sowie die Betriebsleitungen in Lemberg, Tarnow und Mährisch-Schönberg aufgelöst. Alle zur Regelung der Personalverhältnisse und des Dienstes bei der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien erlassenen Normen, Statuten, Instructionen und sonstigen Verfügungen, also insbesondere die Dienstordnung (Dienstpragmatik) sammt Gebührenregulativ und alle übrigen Personalvorschriften, die Instructionen No. 1 bis 53 und alle im „Verordnungs- und Anzeigeblatte der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien" seit 1. Januar 1884 verlautbarten Erlasse und die sonstigen hinausgegebenen Verfügungen erlangen mit dem 1. August l. J. Giltigkeit für das gesammte der K. K. Generaldirection unterstehende Personal und für sämmtliche Dienststellen mit der Massgabe, dass in diesen Vorschriften an Stelle der „Direction" die „Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen" und an Stelle der „Ober-Bahnbetriebsämter" die „Eisenbahnbetriebs-Directionen" zu setzen sind. Wien, am 27. Juli 1884." Hofrath Perl Ritter v. Hildrichsburg, welcher bis zum 1. August Vicepräsident der Direction für Staatseisenbahnbetrieb und Chef des Verkehrsdienstes der Westlichen Staatsbahnen war, wurde, wie nun amtlich gemeldet wird, vom Handelsminister zur Dienstleistung bei der Generalinspection der Oesterreichischen Staatsbahnen in seiner früheren Eigenschaft als Generalinspector und Vorstand der zweiten Abtheilung einberufen. Die Stelle eines Vicepräsidenten bei der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen bleibt vorläufig unbesetzt.

Der Process bezüglich der Karlstadt-Fiumaner Bahn.

Die Franco-Ungarische Bank und Genossen haben als General-Bauunternehmer der Karlstadt-Fiumaner Eisenbahn seinerzeit gegen den Ungarischen Staatsschatz eine Klage auf Ersatz eines Schadens von 17 504 949 fl. sammt Zinsen wegen angeblich mehr geleisteter Arbeiten und erlittener Verluste eingebracht, wurden aber in erster Instanz mit ihrer Forderung abgewiesen. Die Königliche Tafel hat das erstrichterliche Urtheil bestätigt, die dem Staatsschatze hingegen zugesprochenen Kosten im Betrage von 25 000 fl., sowie die dem Vertreter der klägerischen Partei für Processkosten und Arbeiten bestimmten 65 000 fl. auf 10 000 fl. respective 15 000 fl. herabgesetzt. Wie das Ungarische Eisenbahn-Centralblatt berichtet, hat das Aerar sich mit dem Urtheile zufrieden gegeben, während die klägerische Partei die Appellation anmeldete.

Das Felbertauern-Bahnproject.

Der im Innsbrucker Landtage gestellte und einstimmig angenommene Antrag in Betreff des Baues einer Eisenbahn über den Felbertauern lautet nach dem stenographischen Sitzungsprotocolle wie folgt: „Der Plan, Triest, den mächtigsten Handelsplatz der Monarchie, durch einen directen Schienenstrang mit Süddeutschland in Verbindung zu setzen, ist in den letzten Jahren vielfach ventilirt worden. Es wurden zur Herstellung einer Verbindungsbahn der Südbahn — Pusterthal-Kärntner Linie — mit der Gisela-Staatsbahn durch Ueberschienung der Tauernkette letztes Jahr von der Staatsverwaltung eingehende Studien und Vorarbeiten vorgenommen, welche noch keineswegs abgeschlossen sind. Die bis jetzt in Aussicht genommenen Tauern-Uebergänge sind der Radstädter und der Mallnitzer Tauern in Kärnten und der Felbertauern bei Windisch-Matrei in Tirol, für welch letzteren die Tracirung bis nun noch nicht in Angriff genommen ist. Die zunächst betheiligten Bezirke Lienz und Windisch-Matrei haben sich 1883 an den Landtag mit der Bitte gewendet, um durch seine Vermittlung die Aufmerksamkeit der Regierung auf diesen Schienenweg über den Felbertauern zu lenken und dieselbe zum gründlichen Studium dieser Trace anzu-

---

*) Auch dieser Behauptung muss entgegengetreten werden; die Arlbergbahn wird der gesammten Monarchie zum Segen gereichen und dass Ungarn daran reichlich participirt, ohne hierfür irgend eine Compensation geboten zu haben, ist die Wirkung des erfreulichen Einvernehmens beider Regierungen. Anm. des Ref.

regen. Am 11. Juni 1883 hat der Landtag diese Petitionen der Regierung zur geneigten Berücksichtigung abgetreten." — In Folge mehrfacher Petitionen aus allen Theilen des Landes und selbst ausserhalb Tirols wird nun die Regierung dringend aufgefordert, die baldige Tracirung dieser Linie vornehmen zu lassen und deren Bau aus eminent strategischen Rücksichten sicher zu stellen.

Staatsbahnen und Privatbahnen.

Die Verwaltungen der Franz-Josefbahn, der Pilsen-Priesener Bahn und der Dux-Bodenbacher Bahn haben, unmittelbar bevor deren Linien in das Staatsbahnnetz einbezogen wurden, sämmtliche Cartelle, welche zwischen diesen und den übrigen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bestanden, gekündigt, mit dem Beisatze, dass sie sich für den Fall, als neue Vereinbarungen spätestens bis 1. Januar 1885 nicht zu Stande kommen sollten, freie Hand vorbehalten. Die Kündigung erfolgte im Einvernehmen oder, richtiger, auf Wunsch der Staatsverwaltung, und der Zweck der Kündigung war offenbar der, dass die Verwaltung der Staatsbahnen sich mit den Linien der Franz-Josefbahn, der Pilsen-Priesener und der Dux-Bodenbacher Bahn die Continuität und die Vortheile des directen Verkehrs von Ungarn und Wien nach Bodenbach und darüber hinaus sichern wollte. Es ist zu hoffen, dass an Stelle der aufgelösten Cartelle neue Vereinbarungen zwischen den Staatsbahnen und den betheiligten Privatbahnen zu Stande kommen; denn es wäre ein eigenthümliches Schauspiel, schreibt die „N. Fr. Pr.", wenn die Linien der Staatsbahnen, falls bis 1. Januar 1885 ein Abkommen nicht erzielt wäre, in offener Concurrenz gegen Oesterreichische Bahnen, unter denen sich auch garantirte befinden, auftreten sollten. (Diese Hoffnung ist eine begründete, denn in der ersten Hälfte des Monats September soll auf Anregung des Wiener Directoriums der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft eine Conferenz ad hoc stattfinden.)

Entschädigung der Gemeinden bei Verstaatlichung der Eisenbahnen.

Auch die Gemeinde Troppau ist nachträglich dem Beschlusse des Wiener Städtetages in dieser Frage beigetreten. Dem bezüglichen Referate entnehmen wir folgende Stellen: „Für die vom Staate in seinem eigensten Interesse aufgelegten vielfachen Lasten geht der Staat nun auch daran, diesen Gemeinden, beziehungsweise den Ländern einen Theil jener Zuflüsse zu entziehen, welche dieselben bisher in die Lage setzten, die ihnen auferlegten Lasten zu tragen. Während jeder Unternehmer eines Geschäftsbetriebes an die Länder und Gemeinden gewisse Abgaben zu entrichten verpflichtet ist, verweigert die Staatsregierung die Anerkennung dieser Verpflichtung bezüglich jener Eisenbahnbau-Unternehmungen, welche der Staat entweder aus den Händen eines Privatunternehmers erworben hat oder mit Zuhilfenahme des Staatscredits selbst baut. Dieser Tendenz der Staatsverwaltung, alle Lasten abzuwälzen und überdies noch den Ländern und Gemeinden die Mittel zu entziehen, den ihnen auferlegten Pflichten gerecht zu werden, muss mit aller Kraft entgegengetreten werden.

Rumänisch-Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahntarife.

Mit 1. September treten jene Cartelle ausser Wirksamkeit, welche im Deutsch-Rumänisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr jene Anomalien schufen, wodurch es ermöglicht wurde, dass Erzeugnisse Oesterreich-Ungarns nach Deutschland geschickt werden mussten und im directen Verkehr von Deutschland nach Rumänien billiger verfrachtet wurden, als wenn sie an einer Oesterreichisch-Ungarischen Station aufgegeben wurden. Vom 1. September aber werden die Tarife für Sendungen aus Deutschland seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen gleichgestellt sein jenen, welche hierlands im Verkehr mit Rumänien zur Anwendung gelangen. Nachdem es nun nach langen mühevollen Verhandlungen der beiderseitigen Regierungen gelungen ist, auch seitens der Rumänischen Staatsbahnen die paritätische Behandlung sicherzustellen, wird das Ziel erreicht sein, die Oesterreichisch-Ungarischen Fabrikate um die kürzere Verfrachtungsdistanz entsprechend billiger zu versenden.

Neues Project einer Wiener Stadtbahn.

Nachdem die Realisirung der dem Engländer Fogerty ertheilten Concession zum Bau und Betriebe einer Stadtbahn sich zu sehr verzögert, dass an deren Zustandekommen gezweifelt wird, so tauchen neue Projecte auf, welche diesem unleugbaren Bedürfnisse auf eine minder kostspielige und doch zweckentsprechende Weise abhelfen sollen. Unter diesen Projecten nimmt das vom Director Berger des Wiener Stadt-Bauamtes ausgearbeitete den ersten Rang ein, weil es zugleich die länger unaufschiebliche Regulirung des Wienflusses umfasst. Den Unternehmern (wieder Engländer) sollen folgende Bedingungen gestellt werden: 1. Die Gemeinde Wien ertheilt ihre Zustimmung zur Erwerbung der Concession für dieses Project einer Stadtbahn unter der Bedingung, dass das Gesuch um die Ertheilung der Concession bis längstens 1. November 1884 an competenter Stelle überreicht und vorher dem Gemeinderathe vorgelegt wird. 2. Der Termin zum Baue dieser Strecke wird mit 2½ Jahren, vom Tage der Concessionserlangung gerechnet, festgesetzt, und haften die Concessionäre für die stricte Einhaltung des Bautermines mit einer zu Händen der Commune zu erlegenden Caution von 100 000 fl. 3. Die Zustimmung zur Benutzung des Grundes von öffentlichen Strassen und Plätzen wird gegen Zahlung von 2 000 fl. Recognitionszins für jeden Kilometer der vollendeten Bahn gestattet. Von dem erzielten Erträgnisse hat die Unternehmung, sobald das Reinerträgniss den Betrag von 5 000 fl. pro Kilometer übersteigt, ein Zehntel von dem diesen Betrag übersteigenden Gewinn an die Gemeinde abzuführen. — Der Magistrat hatte hier, analog dem Vorschlage des Consortiums, blos einen Recognitionszins von 150 fl. pro Bahnkilometer vorgeschlagen. 4. Die in Benutzung genommenen Strassen und Plätze hat die Unternehmung nach Vollendung der Arbeiten in den früheren Zustand zu versetzen und für die diesbezüglichen Arbeiten eine zweijährige Haftung zu übernehmen. Desgleichen sind während des Betriebes erforderlich werdende Reparaturen am Strassenkörper auf Kosten der Unternehmung zu bewerkstelligen. 5. Vorzunehmende Einlösungen von Häusern und Grundstücken fallen der Unternehmung zur Last. Nothwendig werdende Umlegungen von Canälen, Gas- und Wasserleitungsröhren sind gleichfalls auf Kosten der Unternehmer vorzunehmen.

Entscheidung des Oesterreichischen Verwaltungsgerichtshofes über die Gebührenpflicht der Genussscheine.

Dem Recurse der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn, betreffend die ihr auferlegte Gebührenpflicht der bis Ende 1882 im Umlaufe befindlichen 3 366 Genussscheine, wurde vom K. K. Finanzministerium keine Folge gegeben.

Diese Entscheidung wurde vom Verwaltungsgerichtshofe aus folgenden Motiven aufgehoben:

Die nach § 51 der Statuten, für jede verlooste und getilgte Actie der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn verabfolgten Genussscheine besagen in ihrem Texte nichts Anderes, als was bereits in dem citirten Absatze der Statuten ausdrücklich bestimmt vorkommt, nämlich, dass die Besitzer der Genussscheine mit Ausnahme der 5 pCt. Zinsen des rückgezahlten Actiencapitales, auf welche ihnen kein Anspruch mehr zusteht, gleiche Rechte mit den Besitzern der nicht getilgten Actien haben, so auch das Recht auf einen verhältnissmässigen Antheil an dem Ueberschusse des jährlichen Reinertrages, d. i. auf die jeweilige Superdividende, welches Recht jedes Mitglied der Gesellschaft schon auf Grund der Allerhöchsten Concessionen durch den Abschluss des Gesellschaftsvertrages für die ganze Concessionsdauer erwirbt.

Demnach stellt sich der Genussschein nur als nächster Ausfluss des bereits vergebührten Gesellschaftsvertrages dar, begründet kein neues Rechtsgeschäft und kann daher vom Standpunkte eines Rechtsgeschäftes einer besonderen Vergebührung nicht unterzogen werden.

Vom Standpunkte einer Rechtsurkunden-Gebühr hatte aber der Verwaltungsgerichtshof nur zu prüfen, ob die angefochtene Entscheidung, welche die besagte Rechtsurkunde als eine Anweisung im Gesetze begründet erscheint.

Eine Anweisung im Sinne des Gesetzes ist zwar in dem Couponbogen des Genussscheines enthalten und in dieser Hinsicht muss allerdings anerkannt werden, dass mittelst des Genussscheines auch die Ausgabe des Dividendencoupons bewirkt wird.

Da es sich nun im gegebenen Falle nicht um diese Gebühr handelt, sondern um eine Anweisungsgebühr vom Genussscheine als solchem, der Verwaltungsgerichtshof aber der Rechtsanschauung ist, dass in dem Genussscheine selbst irgend eine Anweisung überhaupt nicht enthalten ist, so war die Vorschreibung und Abnahme einer besonderen Anweisungsgebühr für den Genussschein als solchen, im Gesetze nicht gegründet.

Personen- und Güterverkehr auf der Arlbergroute.

Mit Eröffnung der Arlbergbahn will man nach dem „P. Ll." über diese neue Route sofort zwischen Wien und der Schweiz respective Frankreich in beiden Richtungen regelmässige und rasch verkehrende Courierzüge auf der kürzesten Linie einlegen, so dass die ganze Fahrdauer zwischen Wien und der Schweizerischen Grenzstation circa 14 Stunden betragen wird, somit gegenüber der seitherigen Fahrt über München nach den meisten Schweizer Städten eine Reduction der Reisezeit eintreten wird. Dieser neue Courierzug, dessen Abfahrtzeit in Wien auf 11 Uhr Nachts in Aussicht genommen ist, wird sowohl in der Richtung nach Paris als nach Lyon und bezw. Marseille ebenfalls mit Courierzugsgeschwindigkeit über Zürich weiter geführt und sollen diese Züge, welche sehr comfortabel ausgestattete directe Waggons mitführen, nicht allein während der Sommersaison, sondern das ganze Jahr hindurch täglich verkehren. — Was den Güterverkehr anbelangt, so sind nunmehr die complicirten Verkehrstheilungs-Vereinbarungen zwischen sämmtlichen Verwaltungen perfect

geworden, und zwar in der Weise, dass die Arlbergroute, dem angestrebten Zweck entsprechend, überall die volle Tariffreiheit besitzt, also regulirend auf die Beförderungstaxen einwirken kann, soweit natürlich die Distanzverhältnisse dies ermöglichen. Seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen herrscht das Streben vor, durch Stipulirung möchlichst billiger Transportpreise den Verkehr aus, resp. nach Oesterreich-Ungarn zu heben. Für die wichtigsten Massenartikel, namentlich in der Exportrichtung, sollen die Tarife bereits fertiggestellt sein. Die Herausgabe der für sämmtliche Güter im Verkehr mit der Schweiz und Frankreich giltigen Tarife soll erst später erfolgen, weil die weiteren Schweizerischen und Französischen Gütertarife zur Zeit einer Aenderung entgegensehen, welche die Fertigstellung brauchbarer, dauernder Gemeinschaftstarife verzögern. Für die absolute Leistungsfähigkeit der Arlbergroute sind umfassende Vorbereitungen getroffen, und überdies stehen für den Nothfall tüchtige Aushülfsrouten zur Verfügung, so dass auf eine regelmässige rasche Abwicklung des directen Verkehrs unter allen Umständen gezählt werden kann. Es ist wahrscheinlich, dass die Arlbergbahn sofort zur Bewältigung eines Theils des grösseren Getreideexportes aus Ungarn berufen sein wird, dass aber die anstandslose Beförderung der Gütermassen, bezw. deren rasche Hinbringung auf die Absatzmärkte die Concurenzfähigkeit Ungarns erhöht, ist eine anerkannte Thatsache.

Eine „Ergänzungs“-Bahn.

Eine Localbahn nur, aber eine von weittragender Bedeutung. Der Oesterreichischen Länderbank ist die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Stryj der Albrechtbahn über Chodorow nach Podwoloczyska zum Anschlusse an die Carl Ludwigbahn mit Abzweigung von Brzczany nach Podbajce und von Mikulince nach Chorostkow auf die Dauer von sechs Monaten verliehen worden. Es handelt sich hier um eine Ergänzung der Galizischen Transversalbahn, welche durch die Verbindung mit der Einbruchstation Podwoloczyska des Russischen Exportverkehrs einen Antheil an demselben gewinnen soll. Durch den „Anschluss“ an die Carl Lugwigbahn aber würden Transporte von derselben abgelenkt werden, ein Entgang, der freilich kein effectiver werden dürfte, da es die garantirten Linien der Carl Ludwigbahn wären, welche davon betroffen würden.

Die Gesetze bezüglich der Viehkrankheiten.

Im Verlage der Hof- und Staatsdruckerei ist eine vom Ministerialsecretär Baron Max Buschmann herausgegebene Sammlung der Gesetze, betreffend die Abwehr und Tilgung der Rinderpest, die Verpflichtung zur Desinfection bei Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen, sowie das Viehseuchen-Uebereinkommen betreffend, erschienen. In dieser Ausgabe werden nebst dem Texte der Gesetze und Durchführungsvorschriften zum erstenmale die zahlreichen, seit dem Erscheinen, der betreffenden Gesetze im Jahre 1880 seitens der Ministerien des Innern, des Handels, des Ackerbaues, der Justiz ergangenen Verordnungen und Erlasse, die hierher gehörigen Landesgesetze (z. B. die höchst wichtigen Gesetze über die Rindviehversicherung), die zahlreichen bleibenden Anordnungen der Landesstellen über die Ein- und Ausladestationen für Wiederkäuer bei Transporten auf Eisenbahnen und Schiffen, über die Beschaugebühren, die Revision des Viehstandes etc., die Viehseuchen-Uebereinkommen sammt den zu denselben ergangenen Vollzugsvorschriften u. s. w. in einer solchen Vollständigkeit publicirt, wie dies bisher in keiner Zusammenstellung der Fall war. Die Zusammenstellung enthält ferner sämmtliche Erlasse, welche in Bezug auf die zahlreichen Obliegenheiten der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Thierseuchengesetze ergangen sind und in allen bezüglichen Ausgaben bisher gefehlt haben. Endlich sind zum erstenmale die sämmtlichen Entscheidungen des Obersten Gerichts- als Cassationshofes im Gebiete dieser Gesetze mit ausführlichen Auszügen aus den Gründen zusammengestellt.

Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die Eisenbahnlinie Csacza-Zwardon, welche von der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gebaut wird und die Verbindung mit der Galizischen Transversalbahn herstellt, wird am 15. October fertiggestellt sein, hiermit aber noch nicht dem allgemeinen Verkehre übergeben werden. Die Eröffnung des Betriebes auf dieser Linie soll erst erfolgen, wenn auch die Transversalbahn-Strecke Zwardon-Saybusch vollendet ist. Mit dem Ausbau dieser beiden Linien erhält die Staatseisenbahn-Gesellschaft zwei neue Anschlüsse, und zwar via Saybusch-Dziedlitz eine Verbindung mit dem Preussischen Bahnnetze, via Saybusch-Podgorze eine Verbindung mit Krakau und den daselbst mündenden Bahnen. Die Linie Tapolcsany-Belitz, welche gleichfalls von der Staatseisenbahn-Gesellschaft gebaut wird, soll schon am 20. August dem Betriebe übergeben werden; die technisch-polizeiliche Prüfung der Linie ist für den 18. August angeordnet.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Der ungünstige Erfolg des Leipziger Saatenmarktes für das Rendement unserer Cerealien hat seine Rückwirkung auf die Taxation der Bahnerträgnisse nicht verfehlt. Es wird befürchtet, dass unsere Bahnen nur einen schwachen Export zu bewältigen haben werden; obzwar die Hoffnungen auf den Wiener und Pester Saatenmarkt noch gesetzt werden, sind doch die Course der internationalen Bahnen, wie aus den folgenden Schlussnotirungen der beiden letzten Wochen erhellt, mehr oder minder gewichen.

Franz-Josefbahn	207.50	207.50	Elbethalbahn . . .	184.—	182.—
Karl-Ludwigbahn	273.75	269.75	Staatsbahn	317.10	312.75
Nordwestbahn . .	178.—	177.—	Südbahn	150.75	149.50

Dagegen erholte sich Nordbahn auf 2402, welche von der Speculation wieder favorisirt wird.

Aus Italien.

Südbahn-Gesellschaft.

Am 29. Mai cr. fand die ordentliche Generalversammlung statt, deren Tagesordnung u. A. die Bilanz pro 1883 und den Voranschlag pro 1884 enthielt. Dem Bericht des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass mit ult. 1883 bei einem Anlagecapital von 30 Millionen Lire in Stammactien, 150 Millionen in Prioritätsactien (davon für 1 005 000 L. amortisirt), 20 Millionen an Staatssubvention und rund 294 390 000 L. an begebenen resp. noch nicht wieder eingelösten Obligationen sich ein rechnungsmässiges Activum von rund 15 130 000 L. ergeben hat. Pro 1884 wird eine Reineinnahme von 6 157 550 L. rund veranschlagt.

Die durchschnittliche Betriebslänge stieg auf 1 629,7 km (von 1 559,5 km in 1882); die Betriebsergebnisse werden folgendermassen beziffert:

Baulänge 1 870 km (Zunahme um 141 km neueröffneter Strecken; Gesammt-Roheinnahme 26 309 441 (25 206 358) L., i. e. pro Kilometer Betriebslänge 16 234 (in 1882 16 257) L. Letzteres Verhältniss erklärt sich durch die neu eingestellten Strecken mit geringer Einnahme.

Im Einzelnen brachte ein: Personenverkehr 11 344 526 (+ 159 620) L., Eilgut incl. der Transporte in Kühlwagen 3 279 844 (— 2 563) L., Frachtgut 11 243 980 (+ 933 908) L., Diverses 441 090 (+ 12 117) L. Hierbei durchfuhr der Reisende 54,1 (55,7) km, die Tonne Frachtgut 134 (135) km. — Betriebsausgabe 17 840 179 (16 962 528) L., i. e. pro Kilometer Betriebslänge 11 008 (10 940) L.; als Reinertrag verblieben 6 517 583 L. (gegen das Vorjahr mehr 940 453 L.).

Die Calabro-Sicilianischen Bahnen brachten als Betriebsergebniss: Roheinnahme nach Abzug der Staatsabgaben 12 656 389 (12 359 765) L., i. e. pro Kilometer Betriebslänge 9 309 (9 212) L. oder = 2,34 pCt. Zuwachs. Betriebsausgabe 12 983 873 (12 576 691) Lire, i. e. pro Kilometer Betriebslänge 9 550 (9 400) L. Der Reisende durchfuhr 48,1 (47,4) km, die Tonne Frachtgut 72 km wie im Vorjahre; jedoch ist inzwischen die Betriebslänge von 1 338 auf 1 377 km gestiegen.

Das Gesammterträgniss incl. Vortrages aus 1882 beläuft sich nach Verzinsung und Amortisation auf 6 347 721 L.; nach statutgemässer Dotirung des Reservefonds und Zahlung von Fixum und Tantième für die Mitglieder des Verwaltungsrathes resp. des Betriebsvorstandes wird die Vertheilung von 7,50 L. für jede der 300 000 Stammactien, und gleichzeitig im Hinblick auf die derzeitigen Bauten etc. der Uebertrag des Restes von 3 727 306 L. auf neue Rechnung in Vorschlag gebracht.

Die Generalversammlung genehmigte die Vorschläge sowie die mit dem Staat abgeschlossenen Verträge bezüglich Betriebsübernahme des Adrianetzes und die Verzichtleistung auf die Betriebsleitung des Calabro-Sicilianischen Netzes und autorisirte den Verwaltungsrath zur Beschaffung des erforderlichen Capitales (bis zu 30 Millionen Lire) durch Emission neuer Actien in Appoints zu 500 L.

Sicilianisches Netz.

Bezüglich des Sicilianischen Bahnnetzes, welches mit dem Adria- und Mittelmeernetz gleichzeitig organisirt werden soll, liegt nunmehr der Wortlaut des bezüglichen Gesetzentwurfes sowie ein Vergleich mit den bereits mitgetheilten Gesetzentwürfen für beide genannten Netze *) vor; hierüber sowie über den Wortlaut der Convention und deren Beilagen behalten wir uns ein ausführlicheres Referat für passende Gelegenheit vor.

Besana-Oggiono.

Der Commune Besana ist nunmehr die Concession zum Bau und Betriebe dieser Bahn als Verlängerung der Strecke Monza-Besana ertheilt worden; die 13,3 km lange Verlängerungslinie ist nach Typus 3 für Secundärbahnen anzulegen und binnen 4 Jahren zu vollenden. Für Stationen und Haltestellen werden folgende Orte in Aussicht genommen: Besana, Veduggio, Renate, Centemero, Moltens und Oggiono.

Parma-Spezzia etc.

Die Abzweigung dieser Linie von Station S. Stefano nach Sarzana, 6 km lang, ist neuerdings in Bau genommen worden.

---

*) Nach dem „Monitore delle strade ferrate“, No. 28—31 pro Juli.

Reggio (Emilia)- Guastalla und Reggio-Scandiano-Sassuolo.

In Abänderung des Königlichen Decretes vom 20. März 1881 ist der Bau erstgenannter Linie nebst Abzweigung Reggio-Corregio-Carpi als Typus 3 von Secundärbahnen statt als Schmalspurbahn genehmigt worden; dagegen darf die (bereits in Bau begriffene und bis Ventoso projectirte) Schmalspurbahn Reggio-Scandiano bis Sassuolo verlängert werden.

Rom-Solmona.

Nachdem nunmehr die Durchstechung der Abruzzen mittelst des 3,54 km langen, zwischen Carrito und Cocullo gelegenen Tunnels in verhältnissmässig kurzer Zeit und mit mathematischer Genauigkeit bezüglich horizontaler und Höhenrichtung erfolgt ist, wird die Vollendung dieses grössten Kunstbaues auf besagter Linie nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Sassi-Superga.

Für den ersten Betriebsmonat Juni cr. belief sich die Roheinnahme dieser Seilbahn auf 35 371 Lire.

Verona-Caprino Veronese.

Das Comité für obengenanntes Project ist nunmehr um die Concession zum Bau und Betrieb dieser 33,5 km langen Linie eingekommen, welche einen Aufwand von 2 265 000 Lire erfordern wird. Die neue Linie soll über S. Pietro Incariano führend, die bevölkerten und fruchtbaren Thäler durchschneiden, welche das weinreiche Territorium von Valpolicella bilden und die Orte Sant' Ambrogio, Pedemonte und Domegliara mit ihren weitbekannten Marmorbrüchen berühren. An der Ostseite des Gardasees hinziehend und den Transport von Oel und Wein erleichternd (namentlich durch die bei Costerman, Landschaft Garda, projectirte Station), sind dieser Bahn günstige Aussichten nicht abzusprechen; die inzwischen erfolgte ministerielle Prüfung hat ein dem entsprechendes Resultat ergeben.

Das betreibende Comité erbittet die Concession nach Massgabe des Artikel 11 des Gesetzes vom 29. Juli 1879 d. h. mit einem regierungsseitigen Zuschuss von 1 000 Lire pro Kilometer auf die Dauer von 35 Jahren.

Teramo-Giulianova.

Am 15. Juli cr. wurde diese Zweigbahn in der Länge von 25,4 km dem Betriebe übergeben; die Ausgangsstation Giulianova ist als gemeinsam mit der Südbahn (deren nächste Station Giulia) und als Uebergangsstation anzusehen. Die weiteren Stationen Mosciano, Notaresco, Bellante-Ripattone, Castellazzo-Canzano und Teramo sind vorläufig nur für Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eröffnet.

Bevorstehende Eröffnungen.

Von nachstehend aufgeführten Linien und Theilstrecken wird die Betriebseröffnung als in Bälde zu erwarten bezeichnet: Adria-Loreo (von der Linie Adria-Chioggia); Airasca-Vigone (Linie Airasca-Cavallermaggiore); Fossano-Mondovi (Linie Fossano-Ceva); Gozzano-Orta (Linie Gozzano-Domodossola); Quincinetto-Donnaz (Linie Ivrea-Aosta); Ravenna-Cervia (Linie Ravenna-Rimini) zu Anfang August cr.; Treviso-Motta; Vedano-Malnate zu Anfang August cr.; ebenso soll die „Drei-Seen-Bahn" nunmehr baldigst dem Betriebe übergeben werden, und zwar die Linie Menaggio-Porlezza in der ersten Hälfte des August, Luino-Ponte Tresa im Laufe des September cr., zunächst für Personen- und Gepäckverkehr.

Tramways.

Massa-Fallonica. Der Staatsrath hat den Beschluss der Gemeinde Massa Marittima genehmigt, nach welchem diese Commune einen jährlichen Beitrag von 1 000 Lire zu Gunsten eines Concessionärs für eine Dampftramway-Anlage Massa-Follonica zahlen will. Gegenwärtig bezahlt diese Gemeinde etwa eben denselben Betrag für die minder vortheilhafte Verbindung der beiden Orte mittelst des Transporte vermittelnden Landfuhrwerks. — Modena-St. Lazzaro. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Betrieb genannten Dampftramways (ab Modena Garibaldithor, 15 km lang) genehmigt. Westliche Turiner Tramways. Am 13. Juli wurde von diesen Dampftramways die Linie ab Eisenbahnstation Rivoli über Lucento nach Pianezza feierlich eröffnet.

Spanien.

Der Senat hat die Gesetzentwürfe bezüglich folgender Secundärbahnen genehmigt: Felanita-Puerto Colon, von Madrid nach Vacia Madrid, von Amorovieta nach Guernica-Luno und von Durango nach Zumarraga, wodurch Bilbao in nahezu directe Verbindung mit San Sebastian gesetzt wird. St.

Amerikanische Correspondenz.

Normalzeit.

Das Comité für die Normalzeit berichtet an die neuerlich stattgefundene Versammlung der Amerikanischen Gesellschaft der Civilingenieure, dass 92 pCt. der Antworten, der Zahl nach 300, unbedingte Zustimmung zu dem „24 Stunden"-System enthielten. Bei der Discussion des Gegenstandes in jener Versammlung sprach man sich fast einstimmig zu Gunsten der Einrichtung aus; die bezüglich der Uhren entstehenden Schwierigkeiten hielt man nicht für erheblich und der Vorsitzende des Comités hat die feste Zuversicht, dass das Project zur Ausführung kommen wird durch Adoptirung zunächst Seitens der Eisenbahnen und nachher auch Seitens des Publikums. Unzweifelhaft ist aber die Aenderung des jetzigen 12 Stunden-Systems in das von 24 Stunden schwieriger auszuführen, wie die kürzlich bei der Normalzeit vorgenommene, weil sie eine Aenderung in den Gewohnheiten des Volkes mit sich führt, welche bei dem schon ausgeführten Wechsel nicht entstand.

Newyorker Hochbahnen.

Der Verkehr und die Einnahmen für die 4 letzten Rechnungsjahre — endigend mit September — und die 8 Monate des laufenden Rechnungsjahres bis Ende Mai cr. sind wie folgt rapportirt:

Jahr	Zahl der Passagiere	Einnahme Doll.	Durchschnittsertrag Cts.
1879/80	60 831 757	4 575 667	7,52
1880/81	75 585 778	5 280 274	7,00
1881/82	86 361 029	5 922 688	6,87
1882/83	92 124 943	6 345 258	6,90
8 Monate 1883/84 bis Ende Mai	64 335 167	4 561 249	7,09

Wenn der Verkehr während der letzten 4 Monate des Betriebsjahrs sich in gleicher Stärke erhielte, als in den vorangegangenen 8 Monaten, so würde die Gesammtzahl für das laufende Jahr sich auf 96⅓ Millionen oder ca. 4 pCt. mehr als im Vorjahr stellen. Da aber die Sommermonate für den Verkehr der Hochbahnen die stillsten sind, so wird die Passagierzahl die des vorigen Jahres nur eben erreichen, das bisher stetige Anwachsen des Verkehrs also eine Unterbrechung erleiden.

Uebrigens ist beschlossen, die Second Avenue Linie, welche jetzt in Chatham Square endigt, durch Rossevelt und South Streets bis zur South Ferry zu führen, mit Stationen an allen Fähren, so dass eine Doppellinie von Chatham Square bis South Ferry entsteht. Die neue Linie würde also direct am Flussufer entlang führen.

Mexiko.

Das Miethen von Special-Personenwagen durch reiche Leute ist in Mexiko zur Lieblingsgewohnheit geworden. Beispielsweise fuhren behufs der Reise nach Europa Mitte Juni verschiedene Familien in je einem besonderen von ihnen gemietheten Pullmann-Restaurationswagen von Mexiko nach Newyork ab. Theilweise werden diese Wagen in der Rücktour in gleicher Weise verwendet.

Coursverluste.

Vom 14. bis zum 23. Juni cr. beliefen sich die Verluste durch das Sinken des Courses der 37 hauptsächlich an der Newyorker Actienbörse gehandelten Papiere auf nicht weniger als 66 332 000 D. (ca. 282 000 000 ℳ) und bei den einzelnen Gesellschaften mit grossem Capital auf mehrere Millionen, z. B.:

Western Union Telegraph	auf 7 400 000 D.,
Newyork Central	„ 6 931 000 „
Lake Shore & Michigan Southern	„ 6 125 000 „
Chicago & Northwestern	„ 5 040 000 „

u. s. w.

In manchen Fällen waren die Einbussen in dieser Zeit — welche nicht eine Zeit der Panik war — ebenso bedeutend wie eine hohe Jahresdividende.

So gross aber auch diese Verluste sind, so stellen sie für die meisten Actien doch nur einen kleinen Theil des Gesammt-Rückganges dieses Jahres und einen noch kleineren des Rückganges seit dem Fallen von 1882 dar.

Literatur.

Telephon, Mikrophon und Radiophon. Mit besonderer Rücksicht auf ihre Anwendung in der Praxis. Von Th. Schwartze, Ingenieur. Mit 119 Abbildungen. 16 Bogen Octav. Geh. Preis 1,65 fl. Oe. W. = 3 ℳ. Eleg. geb. 2,20 fl. Oe. W. = 4 ℳ. 1883. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig. (Elektrotechnische Bibliothek. Bd. VI.)

Noch vor etwa fünf Jahren wurde das Telephon als ein interessantes Spielzeug betrachtet; gegenwärtig ist es ein practisches, für die Vermittelung des Verkehrs neben dem elektrischen Telegraphen höchst wichtiges Instrument. In England allein sind für seine Verbreitung bereits über 1½ Millionen Pfund Sterling flüssig gemacht, und es wird durch die bestehenden Anlagen ein Jahreseinkommen von über 100 000 Pfund Sterling erzielt. Hieraus geht wohl schon sehr deutlich hervor, welche Bedeutung

die Fernsprechkunst für die öffentliche Wohlfahrt erlangt hat. Durch die Telephonie ist das Gebiet der elektrischen Telegraphie nach verschiedenen Richtungen hin bedeutend erweitert worden, denn zu dem grossen telegraphischen Verkehr, wie solchen der Welthandel sowie die wirthschaftlichen und politischen Beziehungen der Völker jetzt erfordern, hat sich der bequemste Kleinverkehr durch das Telephon gesellt, wie er für unsere complicirten gewerblichen und socialen Verhältnisse höchst erwünscht ist.

Zur Vervollkommnung der Fernsprechkunst mit Bezug auf deutliche Sprechreproduction und Bequemlichkeit in dem Gebrauche des Instruments hat das Mikrophon wesentlich beigetragen und das Radiophon zeigt in überraschender Weise, wie selbst das Medium der Lichtstrahlen zur Uebertragung des Sprachschalles in die Ferne dienen kann, wodurch für gewisse Fälle vielleicht auch ein zweckmässiges Mittel der Verständigung geschaffen wird.

Merkwürdigerweise hat das Telephon und seine Verwandten bisher noch nicht die Berücksichtigung in der Deutschen Literatur gefunden, die es verdient und die das Publikum fordern darf. Ausser einigen fragmentarischen Publikationen ist uns vor der Abfassung vorliegenden Werkes nichts weiter vom grossen Deutschen Büchermarkt über diesen Gegenstand in die Hände gekommen. Dem Autor des vorliegenden Werkes gebührt das Verdienst, diesem Mangel abgeholfen zu haben und hat derselbe seine Aufgabe mit Eifer, Fleiss und Geschick gelöst. Der weitschichtige Stoff ist auf 8 Capitel vertheilt. Wir finden hier die Bedeutung und Geschichte des Telephons, die Stromerzeugung und die der Telephonie zu Grunde liegenden Gesetze der Elektricitätslehre, das Musiktelephon, das magnetelektrische Telephon, das Batterietelephon, die Telephonanlagen, das Mikrophon, die Radiophonie, die Anwendung der telephonischen und mikrophonischen Apparate für technische und wissenschaftliche Zwecke und schliesslich den Phonographen oder sprechenden Lautschreiber in anziehender, gründlich belehrender und practisch werthvoller Weise abgehandelt, so dass dieses Buch die beste Empfehlung verdient.

Oesterreichische Eisenbahngesetze. Sammlung von Dr. Victor Röll. Von dieser übersichtlichen Sammlung Oesterreichischer Eisenbahngesetze, welche wir in No. 49 S. 647 mit Anerkennung besprochen, ist in rascher Folge das 4. und 5. Heft erschienen, enthaltend die Verkehrsvorschriften für Haupt- und Secundärbahnen, sowie die Vorschriften über Militärtransporte auf Eisenbahnen. Der 2. Theil des empfehlenswerthen Werkes hat damit seinen Abschluss gefunden. Theil 3—6 (Heft 6—12) stehen noch aus, werden aber auch bald erscheinen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen und Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Am 15. d. Mts. wird — zufolge einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt — die an der Halle-Sorau-Gubener Bahn gelegene Haltestelle Schönwalde für den Personenverkehr eröffnet werden. Eine Abfertigung von Reisegepäck von und nach der Haltestelle findet bis auf Weiteres nicht statt.

Die bisher nur für den provisorischen Eilgutdienst eröffnete Haltestelle Unter-retzbach (cfr. diess. Bekanntmachungen in No. 69 S. 921 und No. 95 S. 1288 Jahrg. 1883 dieser Zeitung) ist — nach einer Mittheilung der Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn — am 10. d. Mts. für den permanenten Eilgutverkehr eröffnet worden. Das Maximalgewicht der zur Aufnahme gelangenden Colli ist von 30 kg auf 50 kg erhöht worden, die übrigen bisherigen Beschränkungen des Eilgutdienstes bleiben aufrecht.

Berlin, den 13. August 1884. (1919)
Die geschäftsführende Direction.
Krancke.

Am 1. September d. Js. wird die an der Strecke Magdeburg-Halberstadt zwischen den Stationen Nienhagen und Halberstadt neu errichtete Haltestelle Gross-Quenstedt für die Beförderung von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet.

Magdeburg, den 13. August 1884. (1920)
Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Güterverkehr.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Am 15. August erscheint zum Main-Neckarbahn-Hessischen Tarife für die Beförderung von Leichen etc. der II. Nachtrag. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, sowie der Tarifvorschriften und ist zum Preise von 5 ₰ durch unser Tarifbüreau zu erhalten.

Mainz, den 11. August 1884. (1921)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. October ds. Js. treten die in den Nachträgen 3 und 5 zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze und zwar:

a) des Ausnahmetarifs 2 für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsamen zwischen den diesseitigen Stationen Spandau und Wittenberge einerseits und den Stationen Görlitz, Muskau, Reitschen, Seidenberg loco und transito und Uhsmannsdorf des Directionsbezirks Berlin andererseits, sowie

b) des Ausnahmetarifs 3 für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets zwischen den sub a) genannten diesseitigen Stationen einerseits und den Stationen Gr. Räschen und Senftenberg des Directionsbezirks Berlin andererseits ausser Gültigkeit.

Von diesem Tage ab erfolgt die Abfertigung von Transporten der vorgenannten Artikel in Ladungen von mindestens 1000 kg in den oben bezeichneten Relationen zu den durchweg höheren Frachtsätzen des Specialtarifs I bezw. III.

Magdeburg, den 9. August 1884. (1922)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Für die Beförderung der im **Berlin-Sächsischen** Verbandstarife unter Ausnahmetarif 5 bezeichneten Steine in Wagenladungen à 10 000 kg tritt vom 15. August 1884 ab im Verkehre zwischen Beucha und Berlin (Anhalt- und Dresdner Bahnhof) ein Frachtsatz von 0,47 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 11. August 1884. (1923)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum **Sächsisch-Württembergischen** Verbands-Gütertarife vom 1. September 1882 kommt am 15. August d. J. der in der Bekanntmachung vom 31. Juli d. J. angekündigte Nachtrag (mit der Bezeichnung V) zur Ausgabe, welcher durch die Expeditionen der Endbahnen zu erlangen ist und anderweite Frachtsätze für die Sächsischen Staatsbahnstationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz enthält.

Dresden, am 11. August 1884. (1924)
Königliche General - Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. August 1884 tritt zum **Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahn-Verband** Theil II, Heft 1 (Klassentarif) der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält:

Aufhebung des Ausnahmetarifs No. 1 für Eisen und Stahl etc.; Aufnahme der Stationen Kétegyháza, Kikinda u. Szöregh in den Klassentarif; Aenderung der Frachtsätze im Verkehre mit Budapest-Kelenföld; Aufnahme einiger Stationen in die Ausnahmetarife No. 3 für Pflaumen gedörrte, No. 8 für landwirthschaftliche Maschinen, No. 15 für Borke, No. 16 für Holz; neue Ausnahmesätze (No. 18) für Rückstände von Gasreinigungsmasse und (No. 19) für Eier, todtes Wild und todtes Geflügel, sowie endlich eine Bestimmung bezüglich Aenderung der Verhältnisse einiger Stationen.

Druckexemplare des Nachtrages können kostenfrei von den Verbandstationen bezogen werden.

Breslau, den 11. August 1884. (1925)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der deutschen Verbands - Verwaltungen.

Am 15. August 1884 trift zum **Ostdeutsch-Ungarischen Verbandstarif** Theil II Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Aufhebung sämmtlicher im Haupttarife für Budapest-Kelenföld enthaltenen Frachtsätze. Für letztgenannte Station kommen fortan die für Budapest-dunaparti-teherpályaudvar (Donauufer - Frachtenbahnhof) giltigen Frachtsätze zur Anwendung.

b) Ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Getreide (A) und leere Säcke (C) im Verkehr mit Stationen der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn.

Die Ermässigungen sind durch die Aenderung der ungarischen Antheile veranlasst.

Druckexemplare des Nachtrags sind kostenfrei von den Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 11. August 1884. (1926)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der deutschen Verbands - Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Am 1. September cr. kommen für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach den Stationen:

a) der Sächsischen Staatsbahn und Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn,
b) der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn und Oesterreichischen Local - Eisenbahn - Gesellschaft,
c) der Oesterreichischen und Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und der Königlich Ungarischen Staatsbahnen,
d) der Mährischen Grenzbahn,
e) der Oesterreichischen Südbahn und Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn,
f) der Eisenbahn Wien-Aspang,
g) der Dux-Bodenbacher und Aussig-Teplitzer Bahn und

b) nach Station Wejhybka der Buschtehrader Bahn

an Stelle der bisherigen Tarife bezw. Tarifsätze von den Stationen der diesseitigen und Breslau-Freiburger Bahn neue Ausnahmetarife zur Einführung. Dieselben enthalten durchgängig Ermässigungen mit Ausnahme der Tarife für den Verkehr nach den sub b, c und d aufgeführten Bahnen, deren Frachtsätze theilweise geringe Erhöhungen erfahren. — Letztere treten erst am 1. October cr. in Kraft. Die in dem Tarif nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen etc. enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Gera, Zeitz, Plagwitz-Lindenau und Leipzig haben gleichzeitig auch für die gleichnamigen Stationen des Directionsbezirks Erfurt Gültigkeit. Ferner gelten die in dem Tarif nach Stationen der Südbahn enthaltenen Frachtsätze für Triest abzüglich 12 Kreuzer pro 100 kg auch für Transporte nach Laibach. Druckexemplare der neuen Tarife sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 11. August 1884. (1927)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Weichsel-Eisenbahnverband. Mit dem 13/1. August cr. tritt ein neuer Special-Exporttarif für die Beförderung von Getreide etc. und Oelsamen von Stationen der Südwestbahnen nach Danzig sowie Neufahrwasser in Kraft, welcher gegen die bisherigen Tarifsätze ausser theilweisen Tariferhöhungen besondere Frachtsätze für Oelsamen enthält.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 11. August 1884. (1928 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawka'er Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Main-Neckar-Bahn. Zum Wechselgütertarif zwischen dem Directionsbezirke Frankfurt a/M. und der Main-Neckar-Bahn tritt am 15. l. Mts. der II. Nachtrag in Kraft. Durch denselben werden unter anderm die Stationen Friedrichssegen und Lindenbach in den directen Verkehr einbezogen.

Darmstadt, den 7. August 1884. (1929)
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Main-Neckar-Bahn. Zum Main-Neckar-Württembergischen Gütertarife tritt am 15. l. Mts. der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält unter anderem neue Frachtsätze für Frankfurt (Main-Neckar-Bahn) und Sachsenhausen Staatsbahn sowie Darmstadt, ferner ermässigte Holz-Ausnahme-Frachtsätze für Friedrichsfeld (Main-Neckar-Bahn) im Verkehre mit Württembergischen Stationen.

Näheres bei den Güter-Expeditionen.

Darmstadt, den 7. August 1884. (1930)
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 15. d. Mts. treten directe Tarifsätze für Schwellentransporte zwischen Grünberg, Lich und Büdingen einer- und Erquelines andererseits in Kraft.

Giessen, den 11 August 1884. (1931)
Grossherzogliche Direction.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Am 15. August cr. treten

a) Nachtrag II zum Gütertarif,
b) Nachtrag I zum Vieh- etc. Tarif

für den obengenannten Verkehr in Kraft.

Dieselben enthalten:

ad a) Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Grimmenthal, Gräfenroda, Oberhof, Ritschenhausen und Zella-Mehlis der neu eröffneten Strecke Plaue-Ritschenhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, für Blankenburg i/Th. der neu eröffneten Strecke Schwarza-Blankenburg i/Th. der Saal-Eisenbahn und für die Stationen Domslau, Klettendorf und Koberwitz des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau; abgeänderte Tarifsätze für die Stationen Gera Th. und Gera W. G., Leipzig H. S. G., M. H., B. A. und Th., Plagwitz-Lindenau Th., Plaue, Röderau, Weida Th., Wolfsgefärth Th. und Zeitz Th., sowie für die Stationen der Werra-Eisenbahn und Dietzhausen, Rohr und Suhl; Aenderungen und Ergänzungen zu II B. „Specielle Tarifvorschriften", zum Stationsverzeichniss, zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und Berichtigungen.

ad b) Einführung directer Tarifsätze für Einzelvieh, neue bezw. abgeänderte Tarifsätze für die ad a erwähnten Stationen.

Durch die vorerwähnten Berichtigungen und abgeänderten Tarifsätze werden neben vielfachen Frachtermässigungen in einzelnen Fällen auch unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt. Letztere treten indess erst mit dem 1. October cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst Exemplare des Nachtrags II zum Gütertarif zum Preise von 0,40 *M.*, des Nachtrags I zum Viehtarif unentgeltlich zu haben sind.

Erfurt, den 12. August 1884. (1932)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass die Direction der Französischen Ostbahn folgende Tarife gekündigt hat:

1. den Kohlentarif No. 20 vom 1. Juli 1883 für die Beförderung von Kohlen und Coaks aus den Saargruben etc. nach Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn;
2. die Kohlentarife No. 21 und 23 (Barême P. V. No. 1 und 2) vom 20. März 1882 bezw. 1. Juni 1883 für die Beförderung von Kohlen und Coaks von den Saargruben etc. nach Stationen der Französischen Ostbahn.

Diese Tarife werden voraussichtlich noch im Laufe dieses Monats ausser Kraft treten. An deren Stelle werden neue Tarife erscheinen, welche in den Französischen Schnittsätzen gegen die jetzigen grösstentheils ermässigte und nur für wenige Stationen erhöhte Frachtsätze enthalten.

Den Tag des Ausserkrafttretens der jetzigen bezw. des Inkrafttretens der neuen Tarife werden wir besonders bekannt machen.

Unser Tarifbüreau wird schon jetzt über die neuen Frachtverhältnisse auf Erfordern Auskunft ertheilen.

Köln, den 13. August 1884. (1933)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Zwischen unseren Stationen Burgsinn, Jossa, Langenselbold, Meerholz, Mittelsinn und Wächtersbach einerseits und den belgischen Stationen Bascoup, Blandain, Châtelineau-Châtelet, Mouscron, Peruwelz und Quiévrain andererseits treten vom 10. d. Mts. ab directe Frachtsätze für den Transport von Grubenholz bis zu 6 Meter Länge in Kraft, welche auf den betreffenden Stationen erfragt werden können.

Frankfurt a. M., den 8. August 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (1934)

Die Tarifsätze für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof der bayerischen Staatsbahn aus dem Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Verkehr vom 1. August 1884 haben auch Gültigkeit für die gleichnamigen Stationen der sächsischen Staatsbahn bei Expedition im Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verbands-Verkehr.

Elberfeld, den 11. August 1884. (1935)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die in den Staatsbahntarifen **Frankfurt a. M.-Hannover und Frankfurt a. M.-Oldenburg** durch Nachtrag VI bezw. III für die Zeit vom 1. September 1883 bis 31. August 1884 zur Einführung gekommenen Spiritus- und Sprit-Ausnahmetarife zum See-Export werden bis zum 31. August 1885 beibehalten.

Frankfurt a. M., den 8. August 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (1936)

Mit dem 15. August 1884 tritt zum **Staatsbahntarif Bromberg-Berlin** der Nachtrag XII in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Nomenclatur für den Getreide- und Holz-Ausnahmetarif.
2. Ergänzung der Bestimmungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger des Haupttarifs.
3. Neue bezw. anderweite Entfernungen für Altwasser, Blumenhagen, Breslau N.M.B., Grätz, Hansdorf, Liegnitz, Mochbern, Rothenburg a. O., Sagan, Sorau und Waldenburg i. Schl. des Bezirks Berlin.
4. Neue Entfernungen für Cüstrin.
5. Neue Entfernungen und Frachtsätze für Borntuchen, Bütow, Colberg, Degow, Fritzow, Jablonken, Küdde des Bezirks Bromberg, Grünheide, Szillen und Tilsit der ehemaligen Tilsit-Insterburger Bahn, Grajewo, Lyck und Prostken der ostpreussischen Südbahn sowie der Berliner Bahnhöfe:
   Berlin Ostbahnhof, Berlin Schlesischer Güterbahnhof und Rummelsburg Rangirbahnhof.
6. Neue Holz-Ausnahmesätze für Bromberg und Thorn des Bezirks Bromberg.
7. Verlängerung des Ausnahmetarifs für Sprit und Spiritus zum See-Export.
8. Aenderung von Stationsnamen und bereits früher publicirte Tarifveränderungen.

Exemplare des qu. Nachtrags sind bei unseren Billet-Expeditionen käuflich zu haben.

Bromberg, den 11. August 1884. (1937)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. August 1884 treten zu nachbenannten Tarifen folgende Nachträge in Kraft:

1. Zum Tarife Magdeburg-Bromberg (incl. Marienburg-Mlawkaer Bahn) vom 1. Mai 1882 der Nachtrag 6. Derselbe enthält:
   Aenderungen der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Getreide etc. und Holz, Europäisches, des Specialtarifs II, Entfernungsangaben und Sätze für die Station Ilsenburg des Bezirks Magdeburg, neue resp. anderweite Entfernungsangaben und Sätze für Stationen des Bezirks Bromberg, sowie Berichtigungen.
2. Zum Tarife Braunschweig-Berlin, Bromberg, Breslau vom 1. August 1882 der Nachtrag 10. Derselbe enthält anderweite (ermässigte) Entfernungen für Dresden, Friedrichstadt, Grossenhain B. D., Kamenz und Zittau des Bezirks Berlin, sowie neue resp. anderweite Entfernungsangaben und Sätze für Stationen des Bezirks Bromberg und Berichtigungen.
3. Zum Tarife Hannover-Bromberg (incl. Marienburg-Mlawkaer Bahn) vom 1. Juni 1882 der Nachtrag 5. Derselbe enthält ausser früher publicirten Sätzen im Wesentlichen Aenderungen der Nomenclaturen der Ausnahmetarife für Getreide etc., Holz, Europäisches, des Specialtarifs II, Eisen des Specialtarifs I und II, neue Tarifkilometer und Sätze für Stationen des Bezirks Hannover (Stationen der Strecke Cölbe-Laasphe, Wabern-Wildungen, Walburg-Gr. Almerode, Scharzfeld-Lauterberg, sowie

der Warstein-Lippstadter Eisenbahn), neue resp. anderweite Tarifkilometer und Sätze für Stationen des Bezirks Bromberg, neue Ausnahmesätze für Eisen des Specialtarifs I und II ab Station Brackwede des Bezirks Hannover, sowie Berichtigungen.

4. Zum Tarife **Oldenburg - Bromberg** (incl. Marienburg - Mlawkaer Bahn) der Nachtrag 5, welcher ausser Berichtigungen Aenderungen der Nomenclaturen der Ausnahmetarife für Getreide etc. und Holz, Europäisches, des Specialtarifs II, sowie neue resp. anderweite Entfernungsangaben und Sätze für Stationen des Bezirks Bromberg enthält.

Die Aenderungen, welche für die Stationen des Bezirks Bromberg eintreten, beziehen sich auf die Neuaufnahme der Stationen der früheren Tilsit-Insterburger Bahn, ferner auf die Neuaufnahme der am 15. August und 1. November cr. zur Eröffnung kommenden Stationen, sowie auf Aenderungen der Sätze für die Stationen der Strecke Tilsit-Memel und die Stationen Colberg, Degow und Fritzow.

Die Erhöhungen für Colberg und Degow (Tarif Hannover- resp. Oldenburg-Bromberg), Leubingen-Schönau (Tarif Magdeburg-Bromberg) und Vienenburg-Görlitz (Tarif Braunschweig-Berlin) treten mit dem 1. October 1884 in Kraft.

In Folge Aufnahme der Station Tilsit in die vorbezeichneten Tarife werden die Entfernungsangaben und Sätze für Tilsit einerseits und Stationen der Bezirke Magdeburg, Braunschweig und Hannover andererseits im Ost-Westdeutschen Verbande vom 1. Mai 1883 mit Giltigkeit vom 15. August 1884 aufgehoben.

Die Tarifnachträge sind von den Billet-Expeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 11. August 1884. (1938 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zu dem Staatsbahn-Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke **Frankfurt a/M.** und **Köln (linksrheinisch)** vom 1. August 1883 kommt mit Gültigkeit vom 15. August d. Js. ab der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält anderweite ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen im Verkehr mit Elz, Hadamar und Staffel, sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffnete Station Hergenrath des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch); ferner kommen durch den Nachtrag Ausnahmefrachtsätze für Steinschlag im Verkehr mit Waldböckelheim zur Einführung.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (1939)

Frankfurt a/M., den 8. August 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen,
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die Giltigkeitsdauer des durch Nachtrag 11 zum **Local-Gütertarif** der Berlin-Hamburger Eisenbahn für die Zeit vom 15. September 1883 bis 31. August 1884 zur Einführung gelangten Ausnahmetarifs No. 31 für Sprit und Spiritus zum See-Export von Berlin nach Hamburg wird unter den bisherigen Bedingungen auf ein Jahr, also bis zum 31. August 1885, verlängert.

Berlin und Hamburg, den 9. August 1884.
Königliche Direction (1940)
der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Preussisch-Thüringischer Verband. Der Ausnahmetarif für Eisenerze und Kiesabbrände vom 1. October 1883 ab Stationen Eichicht, Könitz und Unterwellenborn des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt nach Stationen der ehemaligen Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn findet auch auf Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken Anwendung. Ausserdem treten Aenderungen in der Nomenclatur der Ausnahmetarife ein. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 5. August 1884. (1941)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die in dem vom 1. huj. ab gültigen **Breslau-Sächsischen Verbandstarife** enthaltenen Entfernungen zwischen Gleiwitz einerseits und Schmölln bei Bischofswerda und Zwickau andererseits werden von 586 bezw. 354 km auf 386 und 554 km — letztere mit Gültigkeit vom 21. September cr. ab, richtig gestellt.

Breslau, den 9. August 1884. (1942)
Königliche Eisenbahndirection
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch - Schweizerisch - Französischer Güterverkehr. Auf den Russischen Bahnen wird bei Eilgut-Sendungen ausser der Fracht noch die Staatssteuer im Betrage von 25 pCt. des Frachtpreises der Russischen Strecken erhoben.

Dieselbe beträgt im Verkehre mit:

	Francs
Moskau	5,47
„ Zollamt	5,52
Wjasma	4,26
Smolensk	3,38
Minsk	1,72
Grajewo	2,87
Bialystok	2,50
Brest	1,83
Kowel	1,21
Berditschew	1,45
Fastow	2,05
Kiew I	2,36
Schmerinka	0,84
Elisabethgrad	3,26
Kischenew	2,49
Odessa-Vauxhall	2,75
„ -Kulikowo	2,76
„ -Quarantaine	2,81

und wird den Frachtsätzen des Tarifes vom 1. Juni 1884 (Seite 17—24) zugerechnet.

Wien, am 10. August 1884. (1943)
Die General-Direction
der K. K. priv. galiz. Carl-Ludwig-Bahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die bisher nur für den Frachtverkehr eröffnete Ladestelle Neumühle der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben ist — nach einer Mittheilung der Generaldirection der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft — am 1. d. Mts. auch für den Personenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 12. August 1884. (1944)
Die geschäftsführende Direction.
Kr a n c k e.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Vom 15. August cr. ab werden die Züge No. 144 und 143 der Halle-Sorau-Gubener Bahn nach Bedarf bei der zwischen Sorau und Linderode gelegenen Haltestelle Schönwalde anhalten, welche letztere damit auch als Haltestelle der Halle-Sorau-Gubener Bahn eröffnet wird.

Mit diesem Tage kommen directe Tour- und Retourbillets zwischen Schönwalde einerseits und Tzschecheln, Teuplitz, Forst, Klinge, Cottbus andererseits zur Einführung.

Die Inhaber von Retourbillets nach Schönwalde haben dem diensthuenden Beamten daselbst von der Absicht, die Rückfahrt anzutreten, Mittheilung zu machen, damit derselbe das Anhalten der Züge veranlassen kann.

Erfurt, den 9. August 1884. (1945)
Königliche Eisenbahn-Direction.

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung und Aufstellung eines Central-Weichen- und Signal-Stellapparats auf dem diesseitigen Bahnhofe Berlin (Anhalt) soll im Submissionswege vergeben werden.

Offerten sind unter der Aufschrift:
„Submissionsofferte auf Central-Weichenstell-Apparat“
bis zu dem auf
Montag, den 1. September cr., Mittags 12 Uhr,
angesetzten Termin, versiegelt und portofrei an das unterzeichnete Büreau, Neuegasse 29/33, einzureichen.

Zeichnungen und Bedingungen können gegen franco und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ und 50 ₰ Porto durch den Büreauvorsteher, Herrn Eisenbahnsecretär Boye, portofrei bezogen werden.

Maschinentechnisches Büreau. (1946)

V. Submissionsresultate.

Submissionsresultate der Königlichen Eisenbahndirection Breslau (maschinentechnisches Bureau) vom 26. Juli 1884 auf: 10 Tenderlocomotiven für Vollbahnen, dreigekuppelt, Cylinderdurchmesser 430 mm; 1 Satz Reserveachsen für die vorgenannten Locomotiven; 3 Tenderlocomotiven für Nebenbahnen, dreigekuppelt, Cylinderdurchmesser 350 mm; 1 Satz Reserveachsen für die vorgenannten 3 Tenderlocomotiven; 5 Personenzuglocomotiven mit Tendern, Mittel- und Hinterachse gekuppelt, Cylinderdurchmesser 420 mm; 1 Satz Reserveachsen für die vorgenannten 5 Personenzuglocomotiven.

Offerte pro Locomotive mit Ausrüstung ℳ	Offerte pro Tender ℳ	Offerte à Satz Reserveachsen ℳ	Submittent: Name und Domicil	Lieferort und Lieferzeit	Bemerkungen
10 Stück dreigekuppelte Tenderlocomotiven für Vollbahnen nebst 1 completen Satz Reserveachsen.					
27 400		4 180	Hohenzollern, Actiengesellschaft für Locomotivbau in Düsseldorf	Grafenberg, Februar und März 1885	
29 900	—	4 700	Henschel & Sohn in Cassel	Unterstadtbahnhof Cassel, im Februar und März 1885 je 5 Stück	
28 000	—	3 600	Union-Giesserei in Königsberg	Lizentbahnhof Königsberg, 2 Stück im Juli 1885, 4 Stück jeden weiteren Monat	

27 700	—	3 900	Stettiner Maschinenbau-Actiengesellschaft Vulcan in Stettin	Stettin, Januar und Februar 1885	Bei Uebertragung sämmtlicher 10 Maschinen.
29 000	—	3 900	Dieselbe	do.	Bei Uebertragung von nur 5 Maschinen.
30 500	—	3 880	F. Schichau in Elbing	Bahnhof Elbing, am 20. April 1885 2 Stück u. je weitere 10 Tage 2 Stück	
31 000	—	4 550	A. Borsig in Berlin	Stettiner Bahnhof Berlin, März und April 1885	
30 950	—	4 300	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin	Stettiner Bahnhof Berlin, 1. Februar 1885 beginnend 8—10 Stück monatlich	
33 950	—	6 500	Sächsische Maschinenfabrik vorm Rich. Hartmann in Chemnitz	Oberschlesischer Bahnhof Breslau, im December 1884 und Januar und Februar 1885 je 6 Stück	
29 600	—	4 100	Maschinenfabrik Esslingen	Esslingen, Januar und Februar 1885	
28 790	—	3 600	Hannoversche Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. G. Egestorff in Linden vor Hannover	Linden-Fischerhof, Januar, Februar und März 1885	
3 Stück dreigekuppelte Tenderlocomotiven für Nebenbahnen nebst 1 completen Satz Reserveachsen.					
22 070	—	3 350	Hohenzollern, Actiengesellschaft für Locomotivbau in Düsseldorf	Grafenberg, Februar 1885 2 Stück, Rest im März	
21 400	—	3 100	Henschel & Sohn in Cassel	Unterstadtbahnhof Cassel, im December 1884 beginnend jeden Monat 2 Stück	
21 555	—	3 200	Stettiner Maschinenbau-Actiengesellschaft Vulcan in Stettin	Stettin, Januar/Februar 1885	
24 000	—	2 780	F. Schichau in Elbing	Bahnhof Elbing, am 20. April 1885 2 Maschinen, alle weiteren 10 Tage 2 Stück	
22 400	—	3 750	A. Borsig in Berlin	Stettiner Bahnhof Berlin, Mai 1885	
23 000	—	3 900	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin	Stettiner Bahnhof Berlin, im Februar 1885	
25 550	—	3 700	Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz	Oberschlesischer Bahnhof Breslau, im December 1884	
25 000		3 500	Maschinenfabrik Esslingen in Esslingen	Esslingen, December 1884	
22 345	—	2 645	Hannoversche Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. G. Egestorff in Linden vor Hannover	Linden-Fischerhof, Januar 1885	
20 680	—	3 060	Locomotivfabrik Hagans in Erfurt	Erfurt, December 1884 1 Stück, Januar 1885 2 Stück	
5 Stück Personenzuglocomotiven mit Tendern nebst 1 completen Satz Reserveachsen zu denselben.					
28 200	6 400	5 770	Hohenzollern, Actiengesellschaft für Locomotivbau in Düsseldorf	Grafenberg, 2 Maschinen Februar 1885, Rest März	Es erhöhen sich die Preise pro Locomotive bei Anwendung der Gasbeleuchtungs-Einrichtung nach System Pintsch um 750 *M.*
34 900	einschl. Tender	4 700	Henschel & Sohn in Cassel	Unterstadtbahnhof Cassel, im December 1884 beginnend jeden Monat 2 Stück	um 550 *M.*
36 000	einschl. Tender	5 000	Union-Giesserei in Königsberg	Lizentbahnhof Königsberg, 2 Stück im Juli 1885 und 3 Stück im August	um 700 *M.*
26 950	7 650	4 625	Hannoversche Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. G. Egestorff in Linden vor Hannover	Linden-Fischerhof, Januar 1885	um 650 *M.*
35 300	einschl. Tender	5 700	Stettiner Maschinenbau-Actiengesellschaft Vulcan in Stettin	Stettin, Januar, Februar 1885	
36 000	einschl. Tender	3 500	F. Schichau in Elbing	Bahnhof Elbing, am 20. April 1885 2 Maschinen, alle weiteren 10 Tage 2 Stück	
35 600	einschl. Tender	6 750	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin	Stettiner Bahnhof Berlin, Februar 1885	
32 150	7 950	7 450	Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz	Oberschlesischer Bahnhof Breslau, December 1884	
28 600	7 000	6 150	Maschinenfabrik Esslingen	Esslingen, Januar 1885	(1947)

VI. Eisenbahn-Effectenverkehr.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Ziehungsliste. Bei der am 1. August 1884 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlasse vom 4. Februar 1875, No. 559/F. M., genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen IX. Verloosung der Prioritäts-Anleihe Emission 1875 à 400 Reichsmark, wurden folgende 18 Nummern gezogen:

379 467 846 1136 1228 1290 1914 2073 2749 3236 3793 3805 3862 4099 4637 6036 6144 6444.

Vom 1. October 1884 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Gold eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, und zwar spesen- und provisionsfrei, — nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank, die Direction der Disconto-Gesellschaft und die Herren Richter & Cie.;
„ Frankfurt a/M.: die Herren von Erlanger & Söhne und die Herren M. A. v. Rothschild & Söhne;
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Creditanstalt und die Leipziger Disconto-Gesellschaft;
„ München: die Bayerische Vereinsbank und Herr Josef v. Hirsch.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende September 1884 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. October 1884 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der
Ziehung 1880: No. 2289.
„ 1881: „ 425 2438.
„ 1882: „ 3765.
„ 1883: „ 273 918 1244 1690 1902 1911 3772.

Wien, den 1. August 1884. (1948)
Vom Verwaltungsrathe.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Ziehungsliste. Bei der am 1. August 1884 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlasse vom 18. April 1872, No. 1552/F. M. genehmigten

Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen X. Verloosung der Obligationen Emission 1872 à 300 fl. Oe. W. Silber wurden folgende 59 Nummern gezogen:

625 1331 2472 3055 3999 4765 5225 5682 6068 6528 6764 6938 7980 8213 8926 9275 9302 10329 10467 10569 10743 11512 11711 12488 13428 14038 14340 14499 15071 15517 16080 16514 16518 17231 17438 17543 17589 17612 17906 18235 18607 18883 19144 19169 19271 20063 20077 20722 21410 21847 22028 22784 22950 23219 23603 24052 24088 24301 24506.

Vom 1. October 1884 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in effectivem Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, und zwar spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Course, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder und die Direction der Disconto-Gesellschaft;
„ Frankfurt a/M.: die Herren M. A. von Rothschild & Söhne.

Die Verzinsung obiger gezogener Obligationen hört mit Ende September 1884 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. October 1884 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der

Ziehung 1875: No. 2200.
„ 1878: „ 22771.
„ 1879: „ 11797.
„ 1880: „ 4890 17206.
„ 1881: „ 12080 15914 16708.
„ 1882: „ 11804 14752 16721 23480.
Ziehung 1883: No. 288 5653 7462 11158 12118 12320 16719.

Wien, den 1. August 1884. (1949)
Vom Verwaltungsrathe.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 65. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1) Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2) Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. August 1884.

Cholera und Verkehr.

Während sonst dem Verkehr und seiner freien Bewegung jedwede Förderung zugewendet wird, weil hierin alle Theile mit Recht die Wahrnehmung ihrer eigenen und zugleich der gesammten Interessen erblicken, sieht Europa jetzt zu seiner Ueberraschung, dass von Seiten mehrerer Staaten der Verkehr in seiner freien Bewegung beschränkt, zurückgedrängt, ja mehrfach ganz unterbunden und lahm gelegt wird. Weil in Toulon und Marseille an der Cholera Hunderte sterben, werden Tausende am Ueberschreiten der Grenze nach Italien gehindert. Die Güterbeförderung stockt. Verödet ist der Hafen von Marseille, unthätig liegen seine gewaltigen Verkehrsmittel, Dampfschiffe und Eisenbahnen, da, und brodlos sehen sich die vielen Tausende von Hülfsarbeitern der Verkehrsgewerbe. Vom Europäischen Körper zeitweise abgeschnitten, kranken jene Gegenden zwiefach, einmal an der Epidemie, sodann an ihrer wirthschaftlichen Isolirung. Mit ihnen aber empfindet ganz Europa. So wie das erste Auftreten der Cholera in Toulon die ganze Europäische Welt erschreckt und allerwärts das öffentliche Gesundheitswesen mobilisirt hat, so machen die Rückwirkungen dieser Epidemie auch auf wirthschaftlichem Gebiete sich fühlbar bis zum entlegensten Handelsplatz und vielfach verstärkt und unmittelbar, seit einige der Südeuropäischen Staaten mit Rücksicht auf die kläglichen Gesundheits- und Ernährungsverhältnisse ihrer Bevölkerungen sich selbst durch strenge und lästige Quarantainemassnahmen von Europa isolirt und so das gewohnte Zusammenleben der Europäischen Welt noch erheblich mehr gestört haben. Allerwärts, keineswegs nur in den unbehaglichen Räumlichkeiten der Quarantaine, wird über diese Verkehrsstörung geklagt. In Italien, ferner auch in Spanien, der Türkei und Griechenland, hat der Fremdenzuzug fast gänzlich aufgehört, insbesondere steht der Erfolg der Ausstellung in Turin ganz in Frage. Grosse Verluste in ihren Betriebseinnahmen haben alle betheiligten Eisenbahnen, vor Allem die Gotthardbahn, zu verzeichnen. Diesseits der Alpen herrscht über die Quarantainen der Europäischen Südstaaten ungetheilte Unzufriedenheit. Befriedigt hat die Quarantaine also nirgends und allem Anschein nach ihren Zweck schliesslich auch verfehlt.

Wenn ein Staat in Ausnahmefällen, also bei dem Auftreten der Cholera in seiner Nähe, sich durch Verhängung strenger Quarantaine von dem Nachbarstaat möglichst abzusperren sucht, um sich vor dieser Epidemie zu schützen, so überschreitet er zwar nicht seine staatsrechtlichen Befugnisse und nationalen Grenzen. Allein mit Rücksicht auf die Rückwirkungen einer Massregel, wie es die Absperrung des Verkehrs und die Störung von dessen Ineinandergreifen ist, wird nicht geläugnet werden können, dass hierdurch eine solche Massregel einen internationalen Charakter annimmt und auch vom völkerrechtlichen Standpunkt aus zu betrachten und zu prüfen ist. Aus der Solidarität der Europäischen Staaten heraus wird demnach dahinzustreben sein, dass es fortan einem einzelnen Staate nicht mehr gestattet sein darf, sich einseitig durch Verhängung der Quarantaine von dem übrigen Europa abzusperren, ohne sich vorher dessen Zustimmung in der einen oder anderen Form versichert zu haben.

Es ist wohl unbestritten, dass bei der Abwehr und Bekämpfung der Cholera der einzelne Staat nicht ausreicht. Da muss ganz Europa zusammenstehen, und hierzu sind bisher leider nur ergebnisslose Anläufe unternommen worden. Nach der letzten grossen Choleraepidemie, auf der internationalen Sanitätsconferenz in Wien vom Jahre 1874, ist unter den Europäischen Mächten über die Schaffung eines permanenten gemeinsamen Organs zum Schutze der Staaten gegen alle Arten von Epidemien verhandelt worden. Nach Abwehr der vielgefürchteten Astrachaner Pest hat die internationale Sanitätsconferenz in Washington die nämliche Forderung aufgestellt. Nichtsdestoweniger ist Europa bis zum heutigen Tage weder zu einer internationalen Sanitätscommission, noch auch nur zu einem internationalen Sanitätscongress gelangt, obschon angesichts der erneuten Choleragefahr und ihrer bedenklichen Verkehrsstockungen die internationale Organisation des Europäischen Gesundheitswesens mehr denn zuvor als eine dringende Nothwendigkeit hervortritt.

Inzwischen ist von dem leitenden Deutschen Staatsmann auch nach dieser Richtung hin im Interesse Europas ein erster Schritt gethan, die wichtige Angelegenheit auf der Londoner Conferenz in der Sitzung vom 31. Juli aufs Tapet gebracht worden und zwar zunächst im Hinblick auf Egypten, auf die Einbruchsstelle der Asiatischen Cholera für Europa. Diese Anregung wird keine vergebliche gewesen sein; sie wird zunächst die internationale Organisation des Gesundheitswesens im Orient und später auch die Ausdehnung derselben auf die Europäischen Staaten zur Folge haben, damit fortan der Verbreitung der Seuchen wirksam vorgebeugt werden könne, ohne dass darunter das gesammte Verkehrsleben zu leiden hat. Paul Dehn.

Die Locomotiv-Feuerbüchse für Rauchverzehrung und Brennstoff-Erparniss

mit besonderer Berücksichtigung des Systems Nepilly.

Beobachtungen, gesammelt von **Johann Pechar,** Director der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.

IV. Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

(Schluss.)

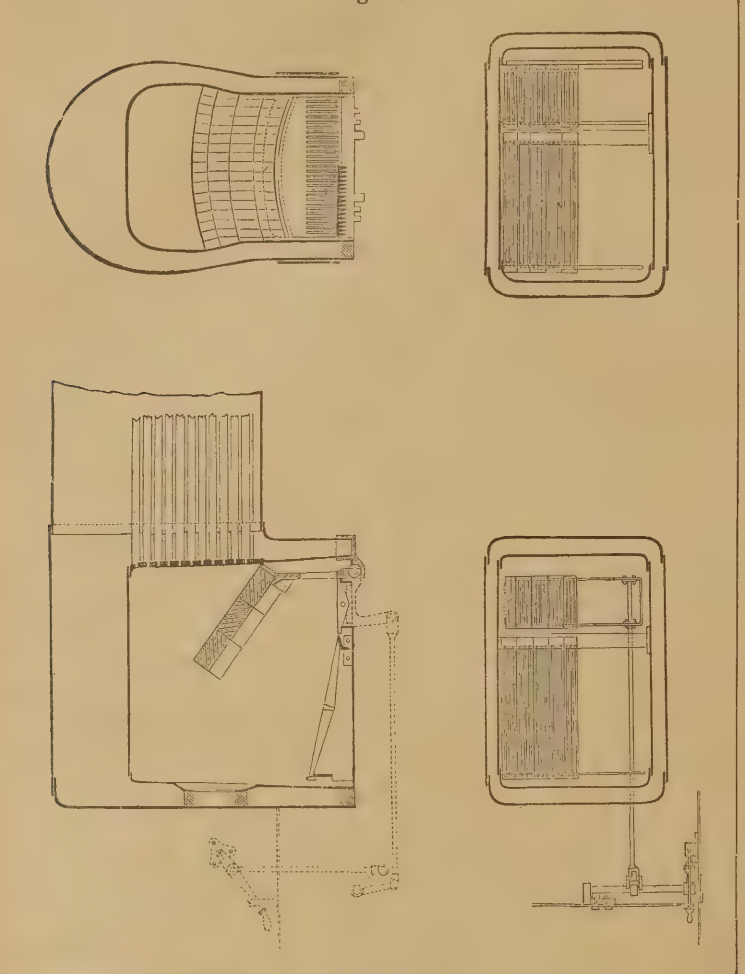
System Nepilly 1881—1883. Seit September 1881 bei dem gesammten Locomotivpark der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und seit Februar 1884 bei der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn in Verwendung. (Fig. 20 und 21.)

Dieser Feuerungsanlage sind folgende Hauptheile eigenthümlich:

1. Ein mehrtheiliger gusseiserner Bündelrost.

a) Der hintere, zwei Drittel des ganzen Rostes betragende Theil desselben, der Planrost, ist je nach der Construction der Feuerbüchse mehr oder weniger von der Hinterwand gegen die Rohrwand zu geneigt.

Fig. 20.



System Nepilly, 1883.
Rauchverzehrende Locomotiv-Feuerung für die Normal-Personenzugsmaschine mit und ohne Fallrost.

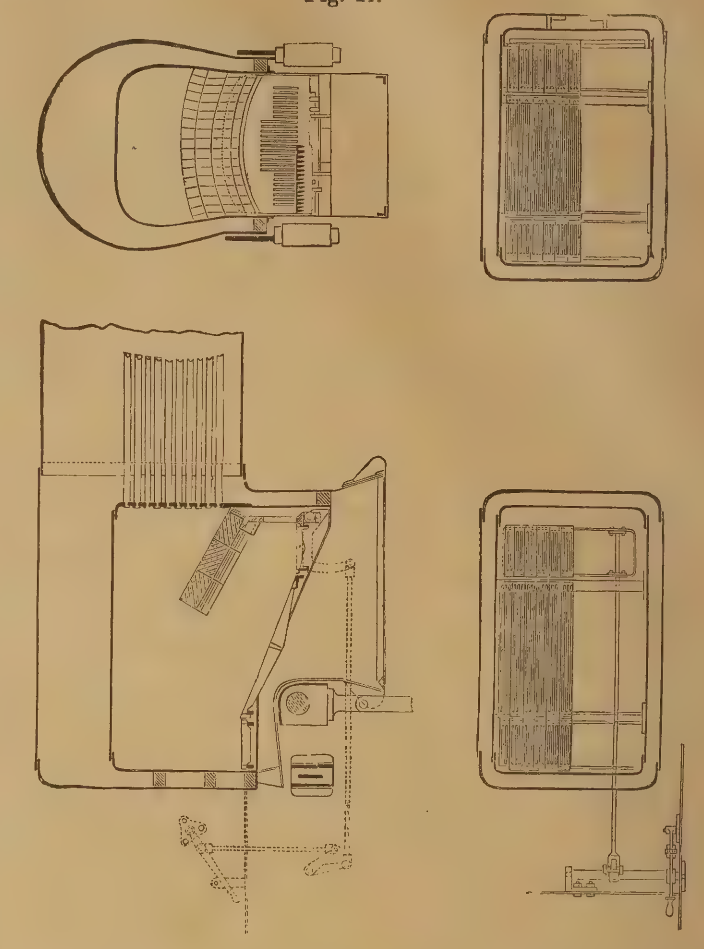
Der Planrost erhält je nach der Sorte der als Feuerungsmaterial dienenden Kohle eine Spaltenweite von 4 bis 30 mm. Als Regel hat zu gelten, dass die Spaltenweite so gross bemessen wird, als es die Reinhaltung des Rostes unbedingt erfordert.

b) Der vordere Theil des Rostes, der Klapprost, (Fallrost), welcher nur bei backender und schlackender Kohle nöthig ist, erhält eine Stegbreite von 8 mm und eine der Construction des Planrostes entsprechende Spaltenweite.

Für die Nepilly'sche Feuerung kann jeder zu Gebote stehende Rost eingerichtet werden, ohne dass die vorhandenen Roststäbe durch neue ersetzt werden müssten.

2. Der Stehrost, eine der Nepilly'schen Feuerungsanlage charakteristische und dieselbe von allen ähnlichen Feuerungen unterscheidende Einrichtung. Derselbe besteht aus einer an den Klapprost (eventuell den vorderen Theil des Planrostes) anschliessenden, von der Rohrwand durch einen ca. 80 mm breiten Raum getrennten, rostartig durchbrochenen gusseisernen Wand, welche ca. 200 mm — je nach Construction der Feuerbüchse 300 mm — vertical aufsteigt und sich sodann mit leichter Krümmung an die Rohrwand anlegt. Die Höhe des Stehrostes richtet sich übrigens ebenfalls nach der Beschaffenheit des Feuerungsmaterials, daher nach der Spaltenweite des Planrostes.

Fig. 21.



System Nepilly, 1883.
Rauchverzehrende Locomotiv-Feuerung für die Normal-Güterzugsmaschine mit und ohne Fallrost.

Der Stehrost dient zur Zuführung frischer atmosphärischer Luft, welche sodann längs des Feuerschirms über das auf dem Roste brennende Material hinstreicht, erhitzt wird, sich mit den ebenfalls erhitzten Kohlengasen innig mischt und eine vollständige und rauchfreie Verbrennung bewirkt.

Während nun die Luftzuführung bei allen übrigen Systemen durch Oeffnungen entweder in den Wänden der Feuerbüchse oder der Feuerthür stattfindet, wird dieser Zweck beim System Nepilly durch den Stehrost erreicht, ohne dass der Körper der Feuerbüchse selbst irgend welche Aenderung erleiden würde; daher kann diese Feuerungsanlage bei den Feuerbüchsen aller Constructionen ohne irgend welche kostspielige und zeitraubende Umgestaltung angewendet werden.

3. Der Feuerschirm, auch Ziegelbogen, Chamottebogen, Chamottegewölbe genannt.

Der Feuerschirm ist ein Gewölbe aus Chamottesteinen, welches unterhalb der Siederohre, dicht an die Rohrwand anschliessend, beginnt und nicht über die Hälfte der Feuerbüchse (von der Vorder- zur Hinterwand horizontal gemessen) hinausreicht, jedoch derartig angelegt ist, dass die untere Kante des Gewölbes dem Beschicken des Rostes keinerlei Hinderniss bietet.

Der Zweck des Gewölbes ist ein doppelter: erstens Erhitzung der durch den Stehrost eintretenden Luft, zweitens Erhaltung selbst der leichtesten und nichtbackenden Klarkohle in einer ruhigen Lage auf dem Planroste und dadurch Erzielung einer womöglich vollständigen Verbrennung der sonst auf dem gewöhnlichen Roste nicht verwendbaren Kleinkohle.

Die Kosten für die Herstellung dieser Feuerungsanlage bestehen, da jeder vorhandene Planrost verwendet werden kann, nur in dem Arbeitslohn für die Zurichtung der erforderlichen Spaltenweite; dann in der Anschaffung und Montirung eines Stehrostes im Gewichte von 73—78 kg, dessen

Dauerhaftigkeit eine mindestens gleiche ist, wie bei jeder gewöhnlichen Feuerung; endlich in der Anschaffung des Chamottematerials und Aufmauerung des Gewölbes, bestehend aus 6 Eck- und 45 Mittelkeilen, mit einem Aufwande von ca. 10 *M.* Ein Feuerschirm (Chamottegewölbe) functionirt je nach der Güte des Chamottematerials und der rationellen Behandlung von Seite des Heizpersonals 3 bis 9 Monate und auch länger.

Der Effect, welcher durch die Nepilly'sche Locomotivfeuerung erzielt wird, besteht in Folgendem:

1. In einer bedeutenden Herabminderung der Heizkosten der Locomotive:

a) durch die Verwendbarkeit der kleinstkörnigen, daher billigsten Kohlensorten, ja selbst des Kohlenstaubes; ferner

b) durch die vollständige Verbrennung des Heizmaterials, welche bei gewöhnlichen Feuerungen nicht erzielt werden kann, weshalb auch bei Verwendung werthvollerer Kohlensorten immerhin noch eine Ersparniss an Heizmaterial, demnach an Heizkosten erreicht wird, weil die erzeugte Hitze eine intensivere ist.

2. In einer nach Massgabe der zur Verwendung kommenden Kohlensorte mehr oder weniger vollständigen Verzehrung, beziehungsweise Vermeidung des das Publikum so sehr belästigenden Rauches und Funkenfluges.

3. In der Beseitigung des nur zu häufig vorkommenden Uebelstandes des Rohrrinnens; indem die Rohrwand durch den vor derselben stehenden erhitzten Feuerschirm (Chamottegewölbe) vor dem directen Eindringen kalter Luft, daher vor plötzlicher schädlicher Abkühlung geschützt ist.

4. In der Schonung der physischen Kräfte des Heizpersonales; weil durch die Verwendung kleinkörniger Kohlensorten das Zerschlagen der in Stücken gelieferten Kohlen durch den Heizer zum Zwecke der Feuerung entfällt.

Bei der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Bahn hat sich durch das Herabgehen von den gröberen zu den kleineren Kohlensorten der Verbrauch an Heizmaterial wie folgt gestaltet:

Kohlenverbrauch bei der Locomotiv-Heizung der K. K. priv Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Im Jahre	Stückkohle	Mittelkohle I. Sorte	Mittelkohle II. Sorte	Nusskohle I. Sorte	Nusskohle II. Sorte	Geldbetrag	Geleistete Bruttokm
	Tonnen					fl.	
1877	8 812	16 161	—	—	—	43 260	96 386 334
1878	7 623	17 607	—	—	—	42 212	102 432 188
1879	6 849	14 455	—	—	—	33 002	91 616 741
1880	1 198	3 147	5 318	10 218	3 015	19 015	99 635 758
1881	—	9	5 327	14 205	3 611	14 978	112 499 174
1882	2	1	1 684	9 384	10 360	14 327	119 827 297
1883	—	—	389	7 102	15 023	12 707	131 624 640

Bei der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn war das Resultat der Anwendung der Nepilly'schen Feuerungsanlage vom Beginne derselben, d. i. vom Monat Februar angefangen, bis Mai 1884 das in nachstehender Uebersicht verzeichnete; behufs Constatirung der erzielten Ersparnisse sind in dieser Tabelle die correspondirenden Daten des Vorjahres 1883 eingestellt:

Kohlenverbrauch bei der Locomotivheizung der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.

Monat	Beförderte Bruttotkm 1883	Beförderte Bruttotkm 1884	Kosten pro 1 000 Bruttotkm 1883 kg	1883 kr.	1884 kg	1884 kr.	Ersparniss gegen das Jahr 1883 pro 1 000 Bruttotkm kr.	bei der Gesammtleistung fl.
Februar . .	10840240	8206989	278620	46,84	257560	27,67	19,17	1573,27
März . . .	10093547	8067901	300510	50,86	241130	20,50	30,36	2449,41
April . . .	7807343	7934480	285090	49,01	208060	17,49	31,52	2500,94
Mai . . .	7756732	8929093	272820	47,21	165540	14,35	32,86	2934,09

Berechnet man die Resultate im Verhältniss zu den Leistungen und den aufgewendeten Kosten, so ergiebt sich ein in 4 Monaten erzieltes Ersparniss von 9 457,71 fl. Oe. W.

Vorzugsweise sind es verschiedene Rostconstructionen, welche ein Ersparniss an Brennmaterial anstreben, besonders der Patentrost von Hentzel, der Planrost von N. Ludwig und der Würfelrost, System Götjes & Schulze. Die K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn war die erste, welche den Versuch machte, auf diesen Rosten sogenannte Nusskohle (Böhmische Braunkohle in Stücken von 15—30 mm Grösse) zu brennen; doch ist die Verbrennung keine so vollkommene, daher die Ersparniss keine so bedeutende, wie bei der Nepilly'schen Feuerung. Die Resultate der diesfalls vom 1. bis 13. October 1881 vorgenommenen Versuchsfahrten sind in nachstehender Tabelle niedergelegt:

Rostanlage	1 kg verdampft Wasser kg	Böhm. Braunkohle	Preis der Kohle für 100 kg an der Grube kr.	inclus. Fracht kr.	Verbrauch pro 1000 Bruttotkm Kohle kg	Kosten kr.
Würfelrost (Lastzüge)	3,02	Nuss. I	5	12	140	16,80
Hentzelrost („)	3,11	„ I	5	12	150	18,—
Nepilly („)	4,10	„ II	3	10	133	13,30
Nepilly (Personenzüge)	4,43	„ I	5	12	119	14,28

Es zeigt sich hier eine Differenz von 20 pCt. und mehr zu Gunsten der Nepilly'schen Locomotiv-Feuerungsanlage gegenüber den oben angeführten Rostconstructionen. Diese vorzüglichen Resultate haben die K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn, welche durch „Glaser's Annalen", Band VIII, Heft 10 auf die Nepilly'sche Feuerung aufmerksam geworden war, veranlasst, mit dieser Feuerungsanlage die eingehendsten Versuche anzustellen und, nachdem die Unternehmung sich von der Erspriesslichkeit derselben überzeugt hatte, ihre sämmtlichen Locomotiven, wie mitgetheilt, mit dem Nepilly'schen System auszurüsten.

Allerdings hatten sich diese Versuche nur auf die Böhmische Braunkohle als Heizmaterial beschränkt, und um sichere Daten zu erhalten, ob die Nepilly'sche Feuerungsanlage auch bei Verwendung von Steinkohlen ähnliche Vortheile gewähre, liess die K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn eine Anzahl Waggons Steinkohle aus verschiedenen Kohlenbecken kommen und hat mit demselben eingehende Heizversuche angestellt. Das Resultat dieser verschiedenen anderen Versuchsfahrten war folgendes:

Bei der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Bahn (Feuerungsmaterial: die Braunkohle des eigenen Beckens und Böhmische sowie Niederschlesische Steinkohle), deren Versuchsstrecke bei der Hinfahrt eine Steigung von 1 : 50, lang 15,3 km, und ein Gefälle von 1 : 100, lang 33,2 km, bei der Retourfahrt das umgekehrte Verhältniss hat, durchschnittliches Ersparniss an Brennstoff 16 pCt., Verhältniss der Wasserverdampfung 100 : 117.

Bei der Mohács-Fünfkirchner Bahn (Feuerungsmaterial Szabolcser Förderkohle), Ersparniss 21 pCt., Verhältnisszahl der Wasserverdampfung 100 : 125.

Bei der Ersten Siebenbürger Bahn (Petrozsényer Förderkohle), Ersparniss 30 pCt., Verhältnisszahl der Wasserverdampfung 100 : 155.

Bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (mit Biliner Braunkohle, Nusskohle) Brennstoffersparniss 25 pCt., mit Pankrazer Steinkohle (Stückkohle) 25 pCt., Verhältnisszahl der Wasserverdampfung bei der Braunkohle 100 : 127, bei der Steinkohle 100 : 139.

Auch bei der Gotthardbahn hat der Nepilly'sche Rost Eingang gefunden; es ist derselbe bereits seit dem 1. Mai 1883 bei einer achtgekuppelten Bergmaschine mit Erfolg in Anwendung, und mit Rücksicht auf die erzielten günstigen Resultate wurden seither mehrere andere Maschinen mit dieser Einrichtung versehen. Besondere Schwierigkeiten verursachten die über den Berg verkehrenden Schnellzüge, indem hierbei sehr grosse Maschinenleistungen verlangt werden.

Ganz abgesehen von dem grossen Tunnel, welcher 15,7 km misst, hat die Gotthardbahn eine in der Steigung von 26 ‰ bis 27 ‰ (1 : 38 bis 1 : 37) gelegene Strecke von 74,5 km, auf welcher die Versuchsfahrten unternommen wurden.

Die Belastung der Schnellzüge steigt in der Saison oft auf 120 t pro Sechskupplermaschine bei einer Geschwindigkeit von 27 km pro Stunde.

Dieses Resultat wird dadurch erreicht, dass die Locomotiven der Personen- und Schnellzüge mit Briquettes geheizt werden. Es wird hierdurch ein immenses Feuer und eine Leistung der Locomotive erzielt, wie sie anderwärts nur selten beobachtet wird.

Bei diesen so glänzenden Leistungen der Locomotiven mit der gewöhnlichen Feuerungsanlage musste man einigermassen auf die Resultate gespannt sein, welche mit der Nepilly'schen Feuerungsanlage zu erreichen sein würden, da dieselbe nicht für die Heizung mit Briquettes, sondern nur mit Kohle bestimmt ist.

Dennoch liess das Resultat der Fahrt nichts zu wünschen übrig; die Fahrzeiten wurden nicht nur eingehalten, sondern sogar verkürzt, die Dampfentwickelung war eine ausgezeichnete, die Dampfspannung fiel nie unter 10 Atmosphären.

Mit Rücksicht auf dieses gute Resultat wurde sodann am nächstfolgenden Tage mit derselben Locomotive der Schnellzug

von Erstfeld nach Biasca und zurück geführt; das Resultat war ein ebenso gutes, obwohl, wie erwähnt, bei den Schnellzügen bisher nur mit Briquettes gefeuert wurde und gelegentlich dieser Probefahrt mit der Nepilly'schen Feuerungsanlage zum ersten Male Kohle bei den Schnellzügen in Verwendung kam.

Was nun den verwendeten Brennstoff anbelangt, so werden für diese Fahrten 2 Tonnen Briquettes à ca. 35 Frcs. = 14 fl. Oe. W. Gold = 16,80 fl. Bank-Valuta verbraucht, während bei Anwendung der Nepilly'schen Feuerung der Verbrauch an Kohle 2,3 Tonnen à ca. 27 Frcs. = 10,80 fl. Gold Oe. W. = 12,96 fl. B.-V. betrug.

Es kostet somit die Feuerung mit Briquettes 70 Frcs. = 28 fl. Oe. W. Gold = 33,60 fl. B.-V., mit Stückkohle und Nepilly'scher Feuerung 62,10 Frcs. = 24,84 fl. Oe. W. Gold = 29,81 fl. Bank-Valuta.

Das Bestreben, Resultate zu erzielen, wie sie sich bei Benutzung der Nepilly'schen Feuerungsanlage ergeben, ist sogar bei den Schwedischen und Norwegischen Eisenbahnen vorhanden.

Neuerdings wurden bei der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Zugförderungs- und Werkstättenchef derselben, Herrn Karl Marek, welcher auch alle übrigen Versuchsfahrten durchführte, in der Zeit vom 3. bis 11. Mai 1884 auf der eigenen, 15,3 km langen Bergstrecke Bodenbach-Kleinkahn zwölf Probefahrten unter möglichst gleichen Umständen hinsichtlich der Brutto-Zugbelastung und Fahrgeschwindigkeit, und zwar 7 mit Nepilly'scher Feuerung und 5 mit gewöhnlicher Planrostfeuerung ausgeführt, um die ökonomischen Vortheile der Nepilly'schen Feuerung gegenüber der gewöhnlichen Planrostfeuerung für den Locomotivbetrieb fest zu stellen und gleichzeitig ein umfassendes wissenschaftliches Material zur Beurtheilung aller einschlägigen, theils technischen, theils ökonomischen Fragen zu sammeln.

Während der 12 Probefahrten wurden durch Herrn Professor Heinrich Gollner, derzeit Rector der K. K. Deutschen technischen Hochschule in Prag, mehr als 1 500 Beobachtungen und Messungen erledigt, welche für die wissenschaftliche Untersuchung des Locomotivkessels in ökonomischer und dynamischer Richtung verwendet werden sollen.

Ohne an dieser Stelle auf das Detail der so zahlreichen Untersuchungen in chemisch-physicalischer wie mechanischer Richtung einzugehen, seien in erster Linie die öconomischen Erfolge der bezeichneten Probefahrten bei Anwendung der Nepilly'schen und gewöhnlichen Planfeuerung hervorgehoben und durch nachfolgende kurze Mittheilungen nachgewiesen.

Der Brennmaterial-Consum ergab per 1 kmt:

	bei Nepilly'scher Feuerung	bei gewöhnlicher Planrostanlage
Nusskohle, Sorte II . . :	0.412 kg	0,601 kg
Mittelkohle, „ I . . .	0,314 „	0,386 „

Bezeichnet man der Uebersicht halber den specifischen Kohlenconsum bei Anwendung von Nusskohle Sorte II und Nepilly'schen Feuerung per 1 kmt mit 100, so ergeben sich folgende Verhältnisswerthe mit Bezugnahme auf die zweite Kohlensorte und Feuerungsanlage:

Mit Nepilly'scher Feuerung		Mit gewöhnl. Planrost-Anlage	
Nusskohle, Sorte II . .	100	Nusskohle, Sorte II . .	145,9
Mittelkohle, Sorte I . .	76,2	Mittelkohle, Sorte I . .	93,7

Die practische Verdampfungsfähigkeit der bezeichneten beiden Kohlensorten ergab bei allen 12 Versuchen folgende entscheidende Schlussresultate:

Brennstoff	1 kg Kohle verdampft Kilogramm Wasser		Mehrverdampfung mit Nepilly'scher Feuerung in Procenten
	mit Nepilly'scher Feuerung	mit gew. Planrost-Feuerung	
Nusskohle, Sorte II	4,25	2,92	31
Mittelkohle, Sorte I	5,12	4,18	18

Die resultirenden Feuerungskosten pro 1 kmt erreichten sonach folgende Beträge:

Brennstoff	Feuerungskosten pro 1 kmt		Mit Nepilly'scher Feuerung erzielte Ersparniss in Procenten
	mit Nepilly'scher Feuerung kr. Oe. W.	mit gew. Planrost-Feuerung kr. Oe. W.	
Nusskohle, Sorte II	3,784	6,062	37
Mittelkohle, Sorte I	7,582	9,320	19

Wollte man die Resultate dieser Versuchsfahrten zur Berechnung der Ersparniss anwenden, welche mit der Nepilly'schen Locomotivfeuerung gegenüber den Locomotivheizkosten bei sämmtlichen Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welche im Jahre 1882 19 875 977 fl. Oe. W. = 39 751 995 ℳ betragen haben, erzielt werden könnte, so würde sich als eine 37 pCt. Ersparniss die enorm hohe Ziffer von 7 354 119 fl. Oe. W. = 14 708 238 ℳ ergeben.

Zieht man jedoch nur die geringste, auf der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn bei den Probefahrten im Jahre 1882 und 1883 erzielte Ersparniss von 16 pCt. der Heizkosten in Rechnung und berücksichtigt man, dass die Oesterr.-Ungar. Bahnen 1883 einen:

Locomotivstand besassen von . . .	3 660	Stück
die Deutschen Bahnen	11 330	„
zusammen .	14 990	Stück

dass dieselben bei einer Leistung an Locomotivkilometern, und zwar:

die Oesterr.-Ungar. Bahnen von	102 424 377
die Deutschen Bahnen von	336 031 311
zusammen .	438 455 688

an Brennstoff auf Steinkohlen-Heizwerth reducirt, verbraucht haben:

die Oesterr.-Ungar. Bahnen	1 235 258 t
die Deutschen Bahnen	2 974 532 „
zusammen .	4 209 790 t

dass ferner der Heizwerth des verbrauchten Materials bei

den Oesterr.-Ungar. Bahnen beträgt	7 190 061 fl.
bei den Deutschen Bahnen 30 025 494 ℳ oder . . .	15 012 747 „
zusammen .	22 202 808 fl.

und dass endlich die durch die Nepilly'sche Feuerung zu erzielende 16 pCt. Ersparniss im Jahre 1882 7 104 898 ℳ = 3 552 449 fl. Oe. W. betragen würde, so kann man die Wichtigkeit ermessen, welche der Nepilly'schen Feuerungsanlage im Ressort der Oekonomie der Locomotivheizung zukommt. Wir müssen es daher als wünschenswerth bezeichnen, dass die Versuche mit dieser Feuerungsanlage allerseits energisch und im grossen Massstabe in Angriff genommen werden.

Die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.*)

Diese kleine, 36,5 km lange Bahn, die in wenigen Wochen dem Betriebe übergeben wird, nimmt unter den während der letzten Jahre in der Provinz Schleswig-Holstein erbauten Nebenbahnen insofern eine besondere Stellung ein, resp. verdient eine besondere Beachtung, als die ganze Anlage von den bislang in Preussen zur Ausführung gelangten, ähnlichen Bahnen dadurch nicht unerheblich unterschieden ist, dass sie lediglich für locale Verkehrsinteressen angelegt ist und irgend welche Rücksicht auf einen Durchgangs- oder Uebergangsverkehr nicht stattgefunden hat; die in Folge dessen erforderlich gewesenen Abweichungen von den sonst üblichen Bau- und Betriebsformen derartiger Bahnen lassen eine etwas ausführlichere Besprechung der Anlage an diesem Platze wohl als gerechtfertigt erscheinen.

Die Bahn, welche ausschliesslich localen Verkehrszwecken zu dienen bestimmt ist, soll den Verkehr der ländlichen Gemeinden mit der Stadt Altona vermitteln und wird ihr zunächst, ausser einem sehr lebhaften Personenverkehr, im Wesentlichen der Transport von landwirthschaftlichen Producten, insbesondere Milch, sowie ein lebhafter Stückgutverkehr zufallen, während der eigentliche Wagenladungsverkehr sich erst nach und nach entwickeln dürfte.

Die ganze Anlage ist deshalb in der einfachsten Weise, jedoch derartig hergestellt, dass sie auch für den Verkehr grösserer Massen genügt, sofern sich dazu im Laufe der Jahre, wie bestimmt zu erwarten, ein Bedürfniss herausstellen sollte.

Mit Rücksicht auf diese einfachen Verkehrsverhältnisse hat denn auch der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in dankenswerthester Weise eine Reihe Abweichungen von den bisher üblichen Vorschriften für Nebenbahnen gestattet, welche die kleine Bahn sowohl für den Fachmann, als auch für alle Diejenigen beachtenswerth erscheinen lässt, die ein Interesse an der Fortentwicklung unseres Deutschen Verkehrswesens nehmen.

Die Bahn hat normale Spurweite und liegen 1,1 km innerhalb der Stadt Altona, 20,7 km auf der zu diesem Zwecke vorzüglich geeigneten Chaussee von Altona nach Neumünster und 14,7 km auf eigenem Planum. Die normale Spurweite wurde, anstatt der ursprünglich in Aussicht genommenen schmalen Spur, gewählt, um einen Uebergang der Fahrzeuge auf die Altonaer Pferdebahn zu ermöglichen, sowie auch deshalb, um eine Verbindung mit den benachbarten Hauptbahnen nicht gerade unmöglich zu machen.

*) Ausführliche Mittheilungen über die Bahn werden, wie uns mitgetheilt wird, demnächst in der „Zeitschrift für Local- und Strassenbahnen“ erfolgen. Die Redaction.

Der kleinste Curvenradius beträgt 80 m und die stärkste Steigung 1 : 40; da bei diesem Radius ein Uebergang der Betriebsmittel anderer Bahnen nicht möglich ist, so sind dieselben ausschliesslich für die eigenen Zwecke gebaut; es wurde deshalb z. B. das Einpuffer-System angewandt wie überhaupt die Wagen im Gewicht und Construction leichter gehalten wurden, als es nach den Vorschriften für Nebenbahnen sonst nothwendig gewesen wäre.

Die Bahn beginnt auf dem Gählersplatz, einem mitten in der Stadt Altona gelegenen Marktplatze, woselbst auch ein Bahnhof mit Gebäude vorhanden ist, geht dann die Holstenstrasse neben der Pferdebahn entlang, überschreitet am Nebenzollamt 1 die drei Gleise der Altona-Kieler Bahn (Verbindungsbahn) mittelst einer für den Techniker sehr interessanten Vorrichtung und tritt dann auf die Chaussee über, diese, durch Eidelstedt und die anderen Ortschaften hindurch gehend, bis Quickborn benutzend; von hier ab geht die Bahn auf eignem Planum, durch Ulzburg hindurch, nach Kaltenkirchen.

Als Oberbau-System ist innerhalb der Stadt Altona und an den Wegeübergängen der Haarmann'sche Strassenbahn-Oberbau, auf der Chaussee der Hartwich'sche Oberbau mit Stossunterlagen und auf eigenem Planum dieselbe Schiene aber mit hölzernen Querschwellen zur Anwendung gekommen.

Der Hartwich'sche Oberbau, mit einer Schiene von 22,75 kg pro laufenden Meter Gewicht, kommt also hier zum ersten Male in Preussen für eine etwas grössere Länge zur Anwendung und ist dadurch Gelegenheit gegeben zu beobachten, ob derselbe für derartige leichte Strassenbahnen am Platze ist oder nicht.

Hochbauten sind nur die für einen regelrechten Betriebsdienst nothwendigen, in einfacher aber solider und hübscher Weise in Fachwerk zur Ausführung gelangt; eigentliche Bahnhofsanlagen sind nur in Altona, Eidelstedt, Quickborn und Kaltenkirchen hergestellt, während im Uebrigen Wirthshäuser benutzt und Neben- sowie Ueberholungsgleise nach Bedürfniss angelegt sind.

An Betriebsmitteln sind vorhanden:

2 Stück 3achsige Tendermaschinen von je 15 t Dienstgewicht,
2 Stück Tramway-Maschinen von je 10 t Dienstgewicht,
6 Stück Personenwagen II. und III. Classe zu je 32 Personen,
2 Stück Gepäckwagen mit Postabtheilung,
4 Stück gedeckte Güterwagen von je 5 000 kg Tragfähigkeit,
14 Stück offene Güterwagen von je 5 000 kg Tragfähigkeit,
5 Stück Milchwagen.

Die Maschinen sind in der Fabrik von Henschel & Sohn, die Wagen von Wegmann, Harkort & Comp. in Cassel gebaut worden.

Der Betrieb der Bahn, der im Wesentlichen nach den üblichen Vorschriften für Nebenbahnen organisirt wird, soll der Art ausgeführt werden, dass zwischen Altona und dem ca. 6 km entfernten Eidelstedt regelmässige Tramwayzüge, aus Maschine und 1 bis 2 Personenwagen bestehend, in Pausen von ca. 1 Stunde gehen, während im Uebrigen Personen- und Güterzüge, zunächst 2 in jeder Richtung, zwischen Altona und Kaltenkirchen kursiren werden.

Das Tarifsystem ist ebenfalls dem für die Preussischen Nebenbahnen üblichen angepasst.

Das endliche Zustandekommen des bereits im Jahre 1879 von der Himmelmoor-Presstorf-Gesellschaft in Altona projectirten Unternehmens, ist ein wesentliches Verdienst des Oberbürgermeisters Adickes in Altona, denn erst als die Stadt Altona die Initiative ergriff und sich mit ⅓ des Baucapitales an der Finanzirung betheiligte, gelang es, die Bauunternehmer von Kintzel & Lauser in Cassel zur Uebernahme eines ferneren Drittels zu veranlassen, während endlich der Rest von Gemeinden und Privaten aufgebracht wurde.

Das gesammte Baucapital beträgt, einschliesslich Grunderwerb und Betriebsmittel, 1 200 000 ℳ., also kostet die Bahn pro Kilometer = ca. 33 000 ℳ.

Die gesammte Anlage ist nach dem Project und unter der technischen Oberleitung des Bauraths Hostmann ausgeführt worden.

Die Bauausführung selbst war der vorhin genannten Unternehmerfirma von Kintzel & Lauser in Cassel in General-accord, jedoch unter Zugrundelegung der speciell bearbeiteten Hostmann'schen Detailprojecte, übertragen worden und hat die gleiche Firma auch den Betrieb der Bahn auf 12 Jahre übernommen.

Die kleine Bahn hat viel Aehnlichkeit mit den in den letzten Jahren in Italien und den Niederlanden hergestellten Dampftramways und darf wohl als ein weiteres Glied in der Kette derjenigen Anlagen bezeichnet werden, welche zur Hebung wirthschaftlich weniger entwickelter Gegenden hergestellt werden.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neueröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg unterstellte 56,91 km lange, am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Ortelsburg-Johannisburg, Reststrecke der Neubaulinie Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg, sowie die am gleichen Tage dem öffentlichen Verkehre übergebene, 18,53 km lange Reststrecke Barnow-Bütow der Neubaustrecke Zollbrück-Bütow als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien. Die Strecke Ortelsburg-Johannisburg ist dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Allenstein, die Strecke Barnow-Bütow dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Stolp unterstellt worden.

Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen. Zu diesem Verzeichniss ist der XII. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction vertheilt worden.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Der VII. Nachtrag zu diesem Verzeichniss ist herausgegeben worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 4556 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zu dem XII. Nachtrag zu dem Adressen-Verzeichniss der Wagenverwaltungen und zu dem VII. Nachtrag zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen) (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 4633 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 4645 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, Mittheilung einer Verfügung der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinisch) zu Köln, betreffend Maassregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahnunfälle im Juni d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juni ds. Js. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle werden im Ganzen verzeichnet: 2 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 19 Entgleisungen und 14 Zusammenstösse in Stationen und 140 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 151 Personen verunglückt, sowie 45 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 84 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 22 566 664 überhaupt beförderten Reisenden 7 verletzt; und zwar entfallen 3 Verletzungen auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und je 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection in Erfurt und Elberfeld und der Königlichen Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn und auf die Württembergischen Staatseisenbahnen, von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 23 getödtet und 64 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 28 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 getödtet und 9 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 7 Personen getödtet und 2 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 26 742,74 km Betriebslänge und 660 893 380 geförderten Achskilometern) 137 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin (23), Bromberg (16) und Elberfeld (14), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld, auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 2 444,02 km Betriebslänge und 38 675 594 geförderten Achskilometern) 5 Fälle, und zwar auf die Bahnstrecken der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn 3 Fälle und der Braunschweiger und Berlin-Hamburger Eisenbahn je 1 Fall.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 475,75 km Betriebslänge und 9 986 465 geförderten Achskilometern) keine Fälle.

Odenwald-Bahnproject.

Seitens der Stadt Worms sind bei der Hessischen Regierung und der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft Schritte gethan, um den Bau einer stehenden Brücke bei Worms über den Rhein zu erreichen, welche sowohl den Passantenverkehr zwischen dem rechten und linken Rheinufer vermitteln, als auch die Ueberführung der in Rosengarten einmündenden Bahnen nach und von der Stadt Worms bewirken soll. Diese Schritte haben in der Stadt Bensheim, dem jetzigen Endpunkte der Sackbahn Worms-Bensheim das frühere Project wieder belebt, die Worms-Bensheimer Bahn durch den Odenwald nach Miltenberg und Würzburg weiter zu führen. Der Vorstand der Stadt Bensheim versendet in Folge dessen neben den Einladungen zu einer am 31. August abzuhaltenden grösseren Versammlung Interessirter ein Circular, dem Folgendes zu entnehmen ist.

Nach dem Gesetz über die Erbauung von Nebenbahnen in Hessen, wird es nur dann zu ermöglichen sein, im Odenwald dem Zwecke entsprechende und verhältnissmässig billige Nebenbahnen herzustellen, wenn vorerst eine Hauptbahn den Odenwald von Westen nach Osten in der Mitte durchschneidet.

Schon vor Ausführung des Bahnnetzes in Bayern ist in Franken der Bau einer directen Bahn Nürnberg-Würzburg-Miltenberg durch den Odenwald nach Worms und Mannheim befürwortet worden, später ist auf Anordnung der Grossherzoglich Hessischen Regierung ein Plan für den Bau einer Bahn von Worms nach der Bergstrasse durch den Odenwald nach Miltenberg ausgearbeitet worden und sind von Abgeordneten der 2. Kammer der Hessischen Landstände für den Bau dieser Bahn Anträge gestellt worden. Ferner ist im Jahre 1867 in Worms ein Comité zusammen getreten, um für den Bau einer Bahn von Worms nach der Bergstrasse und von da weiter durch den Odenwald nach Miltenberg bezw. Würzburg zu wirken, endlich im Jahre 1872 in Würzburg ein Comité, das sich zur Aufgabe stellte, den Bau einer Bahn von Würzburg nach Miltenberg und von da durch den Odenwald nach Bensheim zum Anschlusse an die Bahn nach Worms zu betreiben. Dieses kurze Resumé der bisherigen Bestrebungen zeigt, dass das Bedürfniss des fraglichen Bahnbaues ein weit verbreitetes und lange gefühltes ist.

Haben auch schlechte Zeitverhältnisse, falsche Auffassungen, unzureichende Kenntniss der Verkehrsverhältnisse der hier in Frage kommenden Deutschen Länder, Städte und Orte, sowie kleinliche Bedenken den Bau dieser Bahn seither verhindern können, so darf man doch der festen Ueberzeugung sein, dass es dem gemeinschaftlichen, einmüthigen Zusammenwirken der Bewohner diesseits und jenseits des Rheins mit denjenigen an den Ufern des Mains, endlich gelingen wird, die Schwierigkeiten zu beseitigen!“

Bis jetzt macht das Eisenbahnnetz vor dem Odenwald ähnlich wie vor dem Harz an allen Seiten Halt. Die beiden grossen west-östlichen Linien Darmstadt-Würzburg und Heidelberg-Würzburg liegen ca. 50 km aus einander und zwischen beiden besteht auf dem ganzen etwa 100 km in der Luftlinie langen Gebiete keine einzige Bahn, auch nicht einmal secundärer oder tertiärer Ordnung, wogegen das Gebiet in nordsüdlicher Richtung allerdings von 2 Eisenbahnen ganz, von einer dritten dem grössten Theile nach durchschnitten wird, und die vollständige Durchführung auch dieser dritten Linie längst vorbereitet ist. Immerhin sind die west-östlichen Communicationen des betr. Gebiets zur Zeit mangelhaft und erscheinen Bestreben zur Abhülfe wie die in Rede befindlichen sehr gerechtfertigt.

Bromberg-Fordon.

In einer an das Landrathsamt zu Bromberg gerichteten Verfügung hat sich der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten dahin ausgesprochen, dass er nach sorgfältigen Erwägungen und nach vorangegangenen Verhandlungen mit dem Kriegsminister bez. dem Generalstabe der Armee sich bezüglich der von Bromberg nach Fordon zu erbauenden Eisenbahn für die nördliche der beiden projectirten Linien entschieden und die Fortsetzung der Eisenbahn zur Erschliessung des Kulmer Landes und eine bei Fordon-Ostrometzko zu erbauende feste Weichselbrücke in Aussicht genommen habe. (Siehe auch No. 63 S. 830.)

Königsberg-Cranz.

Am 12. hat sich die Gesellschaft für den Eisenbahnbau Königsberg-Cranz constituirt. Die Staatscaution von 144 200 *M.* (siehe S. 830) oder 10 pCt. des Actiencapitals ward alsbald an die Generalstaatscasse abgesandt und die Eintragung in das Firmenregister beantragt. Der Bau wird von Reymer und Masch ausgeführt.

Holsteinische Marschbahn.

Die Concession zur Fortsetzung der Marschbahn nach der Dänischen Grenze ist, wie Holsteinische Blätter melden, jetzt ertheilt und steht nunmehr der sofortigen Inangriffnahme der Bauarbeiten nichts mehr im Wege.

Mecklenburgische Südbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung des Ministeriums sind die Anschlussverträge der Südbahn mit der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, der Güstrow-Plauer Eisenbahn und dem Deutsch-Nordischen Lloyd fest abgeschlossen, auch ist Aussicht vorhanden, dass die noch schwebenden Verhandlungen mit der Friedrich-Franzbahn wegen des Anschlusses in Neubrandenburg demnächst zu einem befriedigenden Abschluss gelangen werden. Die Parchim-Ludwigsluster Bahn gestattet der Südbahn die Einführung in den Bahnhof Parchim und überlässt derselben die Mitbenutzung der sämmtlichen Bahnhofsanlagen. Dafür zahlt die Südbahn an Parchim-Ludwigslust eine einmalige Pauschalsumme von 33 000 *M.* Für die von Parchim-Ludwigslust für die Südbahn zu leistenden Arbeiten und Aufwendungen zahlt die Südbahn an Parchim-Ludwigslust jährlich in Quartalraten die Summe von 5 500 *M.*, und zwar vorläufig für 3 Jahre.

Oldenburgische Eisenbahn-Projecte.

Die beiden Hauptbahnen Oldenburgs, die älteste von Ost nach West (über Bremen und Leer) laufend, die andere von Süd nach Nord (über Osnabrück und Jever), verbindet die Haupttheile des Landes mit den Bahnen der Nachbarländer. Ausserdem läuft eine Bahn von Hude mit der Weser gleich nach Nordenham (gegenüber Bremerhaven). Bisher tauchten manche neue Projecte auf zu weiteren Verbindungen, namentlich südöstlicher Richtung von der Osnabrück-Oldenburger Bahn aus zur Venlo-Hamburger Bahn nach Diepholz oder Lemförde mit Weiterführung nach Bünde oder Löhne. Vorläufig ist noch keine Aussicht zur Verwirklichung dieser Pläne, so vortheilhaft sie auch für die betheiligten Gegenden sein würden. Dagegen hat nach einem als zuverlässig bezeichneten Berichte des „Hamburger Corresp.“ das Grossherzoglich Oldenburgische Staatsministerium jetzt die Absicht, den Bau einer Eisenbahn von A h l h o r n (Station der Oldenburg-Osnabrücker Bahn) nach D a m m e (im südlichsten Theile des Landes) zu bauen, von wo eine Verbindung mit der Venlo-Hamburger Bahn bei Lemförde leicht hergestellt werden könnte. Diese Bahn wird dem sehr betriebsamen südöstlichen Theile des Grossherzogthums ein wichtiges Förderungsmittel. Das Staatsministerium wird dem nächsten Landtage eine Vorlage wegen des Ausbaues der Linie Ahlhorn-Damme machen, doch soll der Bau für die nächste Finanzperiode erst bis Vechta geführt werden.

Priegnitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Priegnitzer Eisenbahn-Gesellschaft, mit dem Sitze in Perleberg, ist jetzt als Actiengesellschaft in das Handelsregister eingetragen. Das Grundkapital ist auf 2 700 000 *M.* festgesetzt, eingetheilt in 4500 Stammactien à 300 *M.* und 4500 Stammprioritäts-Actien à 300 *M.* Die Bahnlinie der Gesellschaft führt von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock. Die Direction besteht z. Z. aus dem Regierungs- und Baurath a. D. G. Reder (früher Mitglied der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn) als Vorsitzendem und technischem Director, dem Rechtsanwalt Notar Dr. jur. Heinemann und dem Stadtverordnetenvorsteher Wendt, letztere Beide in Perleberg.

Ludwigstadt-Lehesten.

Die Eisenbahn von Ludwigstadt nach Lehesten, deren Bau der Landtag von Meiningen am 8. d. M. genehmigt hat, wird, in Folge des mit Bayern abgeschlossenen Staatsvertrages, durch Bayern als normalspurige Secundärbahn auf Kosten Meiningens gebaut, auch leitet Bayern den Betrieb gegen eine Pacht von $^1/_3$ pCt. der Brutto-Einnahme. Die Baukosten betragen etwa 475 000 *M.*, von denen der Schieferbruchbesitzer Oertel 300 000 *M.* gegen jährliche Rückzahlungen übernimmt.

Dessau-Wörlitz.

Zum Zwecke des Baues einer Eisenbahn von Dessau über Oranienbaum nach Wörlitz zum Anschluss an die Bahnhofsstation Bergwitz (Berlin-Leipziger Strecke) ist ein Comité unter Vorsitz des Bürgermeisters Rüddiger in Oranienbaum zusammengetreten. Die von dem Landbaumeister Costenobel aus Magdeburg im Auftrage der Firma Davi, Donath & Co. in Berlin ermittelten Baukosten betragen 1 800 000 *M.*

Lieferfristen für Eil- und Frachtgut nach Italien.

Die Königl. Eisenbahndirection Magdeburg hat, wie der „Frankf. Ztg.“ geschrieben wird, an die ihr unterstellten Betriebsämter folgende allgemeine Verfügung erlassen: Mit Rücksicht auf die von der Italienischen Regierung angeordneten Sanitätsmassregeln sind von der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen die reglementarischen Lieferfristen für Eil- und Frachtgüter bis auf Weiteres aufgehoben worden. Die genannte Verwaltung übernimmt auch keine Verantwortung für allen Schaden, welcher aus der Desinfection und den dabei nöthig werdenden Manipulationen, sowie aus etwaigen Verzögerungen der Güter, entstehen könnte. Für die Desinfection der Güter wird eine Gebühr von 15 Cts. für je 100 kg der Ladung erhoben, welche auf den betreffenden Sendungen nachgenommen wird. Die Desinfection besteht darin, dass die Wagen vor der Verladung mit einer 5procentigen Karbollösung angestrichen und sodann die Wagenräume mit Chlordämpfen vollständig gesättigt werden. Nach einer Mittheilung

der Gottbardbahn tritt jedoch durch die Desinfection der Waaren in Chiasso, bezw. Luino, eine Verzögerung in der Beförderung der Güter thatsächlich nicht ein, und soll nach den bisherigen Wahrnehmungen eine Beschädigung der Güter durch die Desinfection nicht stattfinden. Die Versender von nach Italien bestimmten Gütern sind entsprechend zu verständigen.

Aus Bayern: Personalien.

Durch Allerhöchste Entschliessung vom 2. d. M. sind die nachfolgend genannten Persönlichkeiten auf die Dauer der nächsten 3 Jahre zu Mitgliedern des Eisenbahnrathes ernannt worden: 1. Der erbliche Reichsrath der Krone Bayern Ritter von Poschinger in Oberfrauenau; 2. der Kgl. Kämmerer und Gutsbesitzer Frhr. v. Soden in Neufraunhofen; 3) der Gutsbesitzer Dr Schenk Frhr. v. Stauffenberg in Risstissen; 4. der Generalsecretair des landwirthschaftlichen Vereins, Kgl. Professor Otto May in München; 5. der Kgl. Commerzienrath Banquier Weidert in München; 6. der Kgl. Commerzienrath, Eisenhandlungs- und Eisengiessereibesitzer Kustermann in München; 7. der Gutsbesitzer Frhr. v. Cetto zu Reitershausen; 8. der Kgl. Commerzienrath Buchhändler Waldbauer in Passau; 9. der Kaufmann Wagner in Passau; 10. der Oeconom und Posthalter Urban in Vilsbiburg; 11. der Grosshändler Laux in Regensburg; 12. der Kgl. Commerzienrath, Gutsbesitzer und Grosshändler Neuffer in Regensburg; 13. der Fürstlich Thurn- und Taxis'sche Domainenpächter Oeconomierath Kirchner in Karthaus-Prüll; 14. der Kaufmann Krück in Bayreuth; 15. der Kgl. Commerzienrath Kaufmann Loë in Bamberg; 16. der Gutsbesitzer, Württembergischer Hofrath Rother in Bayreuth; 17. der Grosshändler Merck in Nürnberg; 18. der Grosshändler Münch in Fürth; 19. der Domainenpächter Rhodius in Karlshof; 20. der Eisenhändler Heim in Würzburg; 21. der Tabakfabrikant Then in Würzburg; 22. der Gutsbesitzer Frhr. v. Hessberg in Schweinfurt; 23. der Grosshändler Wagenseil in Augsburg; 24. der Kgl. Advocat und Handelskammersecretair Hartmann in Augsburg; 25. der Gutsbesitzer Frhr. von Welser im Ramhof.

Der neue Eisenbahnrath ist auf den 3. September zu einer Sitzung einberufen.

Berliner Stadt- und Ringbahn.

Auf dem Potsdamer Bahnhof ist der Perron der Stadt- und Ringbahn seit dem 11. d. M. nur für das mit Billets versehene Publikum zugänglich, ebenso wie die sämmtlichen Perrons der anderen Stationen dieser Bahn. Es sind dort, wie auf den übrigen Stationen der Stadtbahn Perronsschaffner stationirt, welche die Billets coupiren und erst dann den Zutritt der Passagiere gestatten. Seit dem genannten Tage verbleiben auch die bisher in Schöneberg eingeforderten, für die Station Potsdamer Bahnhof gelösten Billets in den Händen der Passagiere und werden erst auf diesem beim Verlassen des Perrrons von den Billetschaffnern abgenommen.

Danziger Güterbahn und Hafengleise.

Hinsichtlich der projectirten Danziger Güterbahn wird berichtet: Die Communalbehörden von Danzig haben einen Vertrag mit dem Vorsteheramt der Kaufmannschaft definitiv genehmigt, wonach die öffentlichen Strassen auf der Speicherinsel für die dortige neue Güterbahn auf 30 Jahre eingeräumt werden. Der Vertrag sichert die Rechte der Stadt in Betreff der Strassen selbst und des Verkehrs in denselben.

Ueber Erweiterungen der Danziger Hafengleise und Herstellung von Weichselufergleisen macht der 1883er Jahresbericht des dortigen Vorsteheramts der Kaufmannschaft folgende Mittheilung: Mit grosser Freude — sagt das Vorsteheramt — haben wir von einer Projectskizze Kenntniss genommen, welche uns von dem Eisenbahn-Betriebsamte durch Schreiben vom 16. August v. J. mitgetheilt wurde, „durch welche beabsichtigt werde, die aus der Unzulänglichkeit der Anlagen der Bahnhöfe Danzig und Neufahrwasser an sich, sowie auch aus der ungenügenden Verbindung der Eisenbahn mit den vorhandenen Wasserstrassen bei starkem Verkehr stets hervortretenden Verkehrshemmungen durchgreifend zu beheben, und deren Ausführung höheren Ortes empfohlen sei". In dieser Projectskizze ist der Ausbau und die Erweiterung der Hafengleise zu Neufahrwasser in einer sehr glücklichen Weise combinirt worden mit dem bereits im Jahre 1874 aufgestellten Projecte einer vom Güterbahnhofe Danzig Olivaerthor ausgehenden Secundärbahn nach dem linken Weichselufer, — einem Projecte, auf dessen grosse Bedeutung für die Verkehrsverhältnisse unseres Hafenplatzes das Vorsteheramt schon damals hingewiesen hat, welches auch in seinen wesentlichen Grundzügen die Genehmigung des Ministers gefunden hatte, von dessen Ausführung aber dann schliesslich Abstand genommen wurde. Durch einen ausführlichen Bericht an den Minister der öffentlichen Arbeiten vom 12. October 1883 hat das Vorsteheramt die Genehmigung der von dem Eisenbahn-Betriebsamte aufgestellten Projectskizze auf das Lebhafteste befürwortet und beantragt, deren specielle Bearbeitung anordnen, auch zur unverzögerten Inangriffnahme der projectirten Anlage eine erste Baukostenrate schon in den nächsten Bauetat einstellen zu wollen. Der Minister hat darauf erwidert, dass den gestellten Anträgen, soweit dieselben sich auf eine Vermehrung der Gleise und Lagerschuppen am neuen Hafenbassin in Neufahrwasser beziehen, inzwischen entsprochen worden sei; desgleichen sei wegen der Erweiterung der Eisenbahnanlagen am Hafencanale angeordnet, die dieserhalb eingeleiteten Verhandlungen der Eisenbahnverwaltung mit den zur Sache betheiligten Behörden baldigst zum Abschluss zu bringen. Dagegen ist in der citirten Verfügung des Ministers ein öffentliches Verkehrsbedürfniss für die Gleis-Verbindung von Danzig über Legan nach dem Hafencanale zu Neufahrwasser zum Anschlusse an die dortigen Hafengleise zunächst noch nicht anerkannt, auch die Zweckmässigkeit einer solchen Bahnanlage hinsichtlich des Ueberladeverkehrs zwischen Schiff und Eisenbahn in Zweifel gestellt worden. Das Vorsteheramt sagt dazu in seinem Jahresbericht: „Wir werden auf diese Angelegenheit von Neuem zurückkommen. Wir hoffen, dass es uns gelingen wird, sowohl das Bedürfniss als die Zweckmässigkeit dieses Weichselufergleises überzeugend nachzuweisen, und glauben bei der Energie, mit welcher von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten der Ausbau der öffentlichen Verkehrsanstalten überall verfolgt wird, vertrauen zu dürfen, dass auch wir der werthvollen Vervollständigung unserer Eisenbahn- und Hafeneinrichtungen, wie sie sich unseres Erachtens gerade am linken Ufer der todten Weichsel zwischen Danzig und Neufahrwasser in ausgiebiger Weise herstellen lässt, nicht lange mehr entbehren werden."

Directionsbezirk Magdeburg. Haltestelle Gr.-Quenstedt.

Am 1. September d. J. wird die an der Strecke Magdeburg-Halberstadt zwischen den Stationen Nienhagen und Halberstadt, von ersterer 4,87 km, von letzterer 5,21 km entfernt gelegene neue Haltestelle Gross-Quenstedt für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen ohne sonstige Beschränkung eröffnet.

Die längste Drahtseilbahn in Deutschland

ist, wie die „Deutsche Bauzeitung" berichtet, die, welche die Maximilians-Hütte von ihrem Eisenerz-Bergwerke bei Auerbach zur Eisenbahnstation Ranna an der Fichtelgebirgsbahn (Strecke (Nürnberg-Eger) im vorigen Jahre hat erbauen lassen. Dieselbe hat eine Länge von 8,5 km und zieht sich durch ziemlich coupirtes Terrain, so dass die Länge der Ständer sehr variirt. Die Zahl der in Gang befindlichen Hunde beträgt 160, die zum Betriebe der Bahn dienende Maschine liegt so, dass sie von den beiden Endstationen ungleich weit entfernt ist. Die Leistungsfähigkeit der Anlage ist eine so bedeutende, dass sie bis jetzt nicht vollständig ausgenützt werden kann. Bei siebenstündigem Betriebe werden täglich 2000 Ctr. Eisenerze befördert.

Hagener Strassenbahn-Gesellschaft.

In das Handelsregister zu Hagen i. W. ist die Actiengesellschaft Hagener Strassenbahn - Gesellschaft eingetragen worden. Zweck derselben ist der Erwerb der Concession, Bau und Betrieb einer Strasseneisenbahn in Hagen i. W., sowie die Erlangung weiterer Concessionen. Die Zeitdauer des Unternehmens ist unbeschränkt. Das Grundcapital von 200 000 M. ist getheilt in 400 Actien zu je 500 M., welche auf den Inhaber lauten. Alleiniger Vorstand ist Alex. von Stülpnagel.

Magdeburger Pferdebahn.

Wir meldeten bereits, dass die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Damm & Wendland in Berlin den Bau einer neuen Magdeburger Pferdebahn begonnen. Die Trace derselben wird wie folgt angegeben: 1. Grosse Diesdorferstrasse bis Gabelung Ringstrasse, 2. Olvenstedterstrasse bis ebendahin, 3. Gabelung Ringstrasse bis Kaiserstrasse, 4. Kaiserstrasse, Ulrichstrasse bis Breiteweg, 5. Alte Markt bis Strombrücke, 6. Strombrücke bis Mittelstrasse, 7. Mittelstrasse und 8. Brückstrasse bis Friedrichstadt (Marktplatz). Die Gesellschaft muss die bezeichnete Bahnstrecke bei Verlust der Concession bis zum 1. October cr. in Betrieb setzen.

Gepäck-Annahme-Bureaux.

In dem Briefkasten der Berliner Verkehrszeitung wird der praktische Vorschlag gemacht, Annahme-Bureaux der seit diesem Frühjahr existirenden Berliner Packetfahrt - Gesellschaft auf den Bahnhöfen einzurichten, mittelst derer man sich, ohne erst seine Wohnung zu berühren, seines Gepäckes entledigen könnte. In Amerika, wo die Leute praktischer als irgendwo in der Welt zu reisen wissen, bestehen derartige Einrichtungen seit langen Jahren, nur wird es dem Reisenden dort noch bequemer gemacht. Bei den grösseren Zügen betritt, etwa eine Stunde vor der letzten Hauptstation, ein uniformirter Beamter einer „Express-Compagnie" die „durchgehenden Wagen" und ruft fragend „baggage, gentlemen?" Man winkt ihn heran, giebt ihm mit der messingnen Gepäckmarke die Adresse, wohin das Gepäck zu befördern ist, bezahlt den entsprechenden, zumeist sehr niedrigen Beförderungspreis, nimmt einen Empfangsschein entgegen und wird, in seiner Wohnung angekommen, in den meisten Fällen seine Sachen bereits vorfinden.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1883.

Die Einnahmen der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn haben sich im vergangenen Jahre abermals gehoben. Der Gesammtüberschuss betrug 72 859 M. (gegen 65 984 M. im Vorjahre) und resultirt derselbe aus folgenden Quellen: Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden 62 276 M. (gegen 63 989 M. in 1882) (pro Personenkilometer 6,02 ₰), aus dem Güterverkehr 80 902 M. (gegen 75 301 M. in 1882) und an diversen Einnahmen 3 879 M. (gegen 3 924 M.), in Summa 147 057 M. (gegen 143 214 M. im Vorjahre) oder pro Kilometer Bahnlänge 5 645 M. (gegen 5 497 M.), pro Nutzkilometer 2,55 M. (gegen 2,49 M.) vereinnahmt. Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 74 197 M. (gegen 77 230 M. in 1882) oder pro Kilometer Bahnlänge auf 2 848 M. (gegen 2 965 M.) oder pro Nutzkilometer auf 1,28 M. (gegen 1,34 M.). Der Ueberschuss von 72 859 M. wird wie folgt verwendet: Der Reservefonds wird wie in den Vorjahren mit 9 000 M., der Beamten-Unfallversicherungsfonds ebenfalls wie in den Vorjahren mit 3 600 M. dotirt. An Verzinsung des Anlagecapitales der Bahn (als Betriebspacht) wurden 29 200 M. (gegen 27 307 M.), zur Deckung der Zinsverluste an den vom Betriebspächter für die Betriebsmittel verausgabten 150 000 M. wie im Vorjahre 1 500 M. gezahlt. Es verbleibt dann noch ein reiner Betriebsüberschuss für den Betriebspächter von 29 559 M. (gegen 24 577 M. im Vorjahre). Befördert wurden im Ganzen 52 923 Personen (53 944 in 1882) und 30 371 t Güter (27 038 t in 1882). An Betriebsmitteln waren 3 Tenderlocomotiven, 1 combinirter Post- und Gepäckwagen, 8 gedeckte Güterwagen, 2 doppeletagige Viehwagen, 2 offene Güterwagen und 4 Kieswagen vorhanden.

Aus Württemberg.

Die Filderbahn.

Am 12. d. Nachmittag fand eine Probefahrt auf der neuen Filderbahn (Zahnradbahn) statt, zu welcher sich die Mitglieder des Aufsichtsraths der Gesellschaft unter Führung ihres Vorsitzenden, des Herrn Directors v. Kessler, eingefunden hatten. Dicht oberhalb des der Vollendung ganz nahen Bahnhofs Stuttgart stand die Locomotive bereit, vor ihr 2 Wagen, ein Personenwagen und ein offener Gepäckwagen, dessen mit Sitzen versehene Plattform die freieste Uebersicht gewährte. Der Baumeister und jetzige Director der Gesellschaft, Herr Seckler, führte den Zug. Auf das gegebene Zeichen setzte sich ruhig und ganz angenehmen Ganges der kleine Zug in Bewegung, aufwärts auf der östlichen Seite der alten Staige dicht an den Weinbergen hin. Wer schon öfter ähnliche Bahnen in der Schweiz oder Oesterreich, oder jetzt am Rhein befahren hat, der hat natürlich sofort das Gefühl der Sicherheit, welches die solide Construction der Zahnradbahn zu gewähren im Stande ist und die durch die Lage der Trace noch erhöht wird. Während z. B. die Glionbahn am Genfer See mit 57 pCt. Steigung am Abhang hinaufklimmt, für Schwindelgeneigte in der That nicht ganz behaglich, ist hier der höchste Gradient 17,2 pCt. Diese Steigung tritt ein, da wo die Bahn (um den schroffen Umrang der alten Staige an der Ecke gegen das Heslacher Thal zu vermeiden) links durch die Weinberge den Bogen abschneidet. Dann gehts nach einem kurzen Durchlasse schräg über die Staige, um auf deren südlicher Seite die Steigung zu verfolgen.

Früher hat man Stuttgart in den „Ansichten" desselben in der Regel von der alten Weinsteige aus aufgenommen. Diese Ansicht hat man nun auf der ganzen Zahnradbahn. Je mehr sie steigt, desto umfassender wird der Blick auf die grosse im Thale und an den Höhen ringsum hingebreitete Stadt, in das idyllische Heslacher Thal, gegenüber auf den Aussichtsthurm und weiterhin auf Berg und Wald. Die Zahnradbahn ist eine Aussichtsbahn ersten Ranges, der Panoramabahn (Stuttgart-Hasenberg) ebenbürtig; Alles ist hier näher beisammen, der Blick durch keine Einschnitte und Tunnels gehemmt.

Auf einem schlanken Viaduct geht es über die neue Staige hinüber. Die Gipfel der Bäume reichen noch herauf zu den Eisengittern der Brücke, wir streifen sie beinahe, tief unten fährt ein Frachtwagen auf der Strasse. Der Blick hier oben ist wunderschön. Hinter der Strasse geht es wieder etwas steiler mit 15 pCt. empor, um vollends die Höhe zu gewinnen. Der Bahnhof D e g e r l o c h liegt am Ende des Ortes an der Strasse nach Ruith, da wo bisher die „Wette" (Teich) gelegen, so angelegt, dass die geradlinige Fortsetzung nach den Fildern hin ganz leicht sich anschliessen kann. Noch fehlen im Oberbau einige Hundert Meter, die in den nächsten Tagen vollendet sein werden. Unmittelbar vor dem Bahnhofe, schon auf der Höhe, ist rechts und links der Bahn freier Raum, der im Interesse des Unternehmens seine dienliche Verwendung finden wird. Auf dem Baumgute, auf der Seite gegen den Ort hin, soll eine Sommerwirthschaft errichtet werden, welche den Reiz der prächtigsten Aussicht, nach rückwärts auch auf die Alb, haben wird. Der ganz nahe Wald, dessen Anlage mit Spaziergängen in Aussicht steht, und diese Wirthschaft sind ganz geeignet, ein Anziehungspunkt der Stuttgarter zu werden. Auf der anderen Seite ist ebenes Feld neben dem neu anzulegenden Teich, welches im Winter berieselt werden soll, um eine Schlittschuhbahn zu erhalten.

Auch bei der Rückfahrt ist die Locomotive unterhalb des Wagens, jetzt ziehend resp. aufhaltend, während sie im Aufsteigen schiebt. Beim Versuch plötzlich anzuhalten mittelst der Maschine oder der Bremsen der Wagen gelingt solches auf 1—1½ m Entfernung, also fast augenblicklich. Die Eröffnung der regelmässigen Fahrten, zunächst 8 am Tage hin und her, ist vorläufig auf Dienstag, den 19. d. Mts. beabsichtigt. Die Arbeiten werden bis dahin in der Hauptsache vollendet sein. Vorhergehen muss noch eine Revision durch die Staatsbehörden. Der regelmässige Dienst kann dann sofort beginnen. Eine starke Benutzung der Bahn steht gleich im Anfange in Aussicht. Sie wird auch ein bequemes Mittel, die Höhe zu erreichen, sein für die Besucher der Baracken, in welchen in nächster Zeit ein Theil unseres Militärs untergebracht werden soll. Die Tarife sind für den Anfang gleich ganz liberal gestaltet (z. B. Dutzendkarten hin und her 3 M. 60 ₰, Kinderabonnements, Mitnehmen von Traglasten) und hofft man auf starke regelmässige Benutzung der Bahn Seitens der Arbeiter, Marktleute und Schulkinder. Eine Verbindung des Bahnhofes in Stuttgart mit der unteren Stadt, dem Hauptbahnhofe u. s. w. wird nicht ausbleiben. Bis auch hier ein Eisenstrang läuft, füllt vielleicht ein Omnibus die Lücke aus.

Eisenbahnregimenter im Auslande.

Wie das Deutsche Reich, so haben mit Ausnahme E n g l a n d s alle grösseren Staaten mit der Organisation von Eisenbahnregimentern begonnen. Erst jüngst sind in Oesterreich-Ungarn die Grundzüge für das neue Eisenbahn- und Telegraphen-Regiment erlassen worden. I t a l i e n hat zwei Ingenieur-Regimenter mit je zwei Eisenbahn-Compagnien errichtet und die Eisenbahngesellschaften verpflichtet, eine gewisse Anzahl Soldaten im Maschinenführungsdienste zu unterrichten, solche auch unter bestimmten Bedingungen im Betriebe zu verwenden und dem Staate eventuell rollendes Material gegen Vergütung leihweise zu überlassen. Frankreich ging erst nach dem Deutsch-Französischen Feldzuge daran, ein Eisenbahncorps zu bilden, bestehend aus vier Compagnien, welche nach einjährigem Dienste beim Stabe den Eisenbahngesellschaften zur weiteren praktischea Ausbildung zugetheilt werden. Ausserdem schuf man acht Civilsectionen mit je drei Unterabtheilungen, und zwar für allgemeine Verwaltung, Bahnerhaltung und Betrieb, aus wirklichen Eisenbahnbeamten. Russland creirte im Jahre 1876 ein Eisenbahnbataillon, bestehend aus zwei Bau- und zwei Betriebscompagnien; von dem genannten Jahre an wurde stets eine Anzahl Sappeurs ausgemustert und für eine bestimmte Zeit den Eisenbahngesellschaften zur Ausbildung übergeben.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XV.

In meinem letzten Artikel theilte ich mit, dass dem Gouverneur des Staates Newyork eine Bill zur Bestätigung vorliege, welcher zu Folge alle Telegraphen-, Telephon- und Elektric Lightdrähte fortan in Städten mit mehr als 500 000 Einwohnern versenkt werden sollen. Die Bill wurde noch vor Ablauf der gesetzlichen Frist bestätigt. Vom 1. November 1885 ab müssen alle oberirdisch geführten Drähte in Newyork und Brooklyn (nur diese beiden Städte des Staates werden betroffen) versenkt sein; Neuanlagen dürfen bereits jetzt nur dem neuen Gesetze entsprechend ausgeführt werden.

Die verschiedensten Projecte, Telegraphen- und Telephondrähte unterirdisch zu isoliren, tauchen auf, sehr viele Patente sind bereits genommen worden, und vor einigen Tagen sah ich auf dem Broadway, Ecke von Maiden Lane, ein etwa 2" dickes Kabel abwickeln und in einen bereits vorhandenen Canal einziehen. Das Kabel war, dem Aeusseren nach zu urtheilen, sehr schön gearbeitet.

In den Zeitungen findet man Berichte über ein plötzliches Stocken des Touristenzuges nach Europa wegen — Cholerafurcht, ein harter Schlag für die verschiedenen Dampferlinien. Trotz allen Hoffens und Schönfärbens haben sich auch die hiesigen geschäftlichen Verhältnisse noch nicht gebessert — es fehlte nur noch die Cholera, um eine vollkommene Stagnation hervorzubringen. Man ist hier in Newyork und den nächstgelegenen Städten thätig, alten Unrath wegzuschaffen, den Tennementhaus-Districten wird dadurch eine grosse Wohlthat erwiesen.

Die Züge der Hochbahnen fahren mit bedeutender Geschwindigkeit bis nahe zu den Stationen und werden alsdann mittelst der Vacuumbremsen zum Stillstande gebracht; auch giebt es lange und stellenweise starke Gefälle, auf welchen die Bremsen ebenfalls gebraucht werden müssen. Die Folge des häufigen Bremsens ist das Abreiben fast mikroskopischer, doch unendlich zahlreicher Eisenpartikelchen. Man hat derartige Eisentheilchen in verschiedenen Entfernungen von den Hochbahnen

mit Magneten aufgefangen und gefunden, dass genug derselben, um lästig zu fallen, bei ruhiger Luft gegen 400' weit getragen wurden. Die Sonnenzelte vor den Geschäftsläden jener Avenues, durch welche die Hochbahnen laufen, sind dort, wo regelmässig gebremst wird, ganz rostbraun gefärbt, die Schwellen der Bahn selbst an solchen Orten mit einer dicken braunen Kruste überzogen. Man beginnt bereits, sich ernstlich über diese Eisentheilchen zu beschweren — Augenkrankheiten sollen sehr zugenommen haben und für die Lungen sind derartige Körperchen auch schädlich. Es würde kaum anderes übrig bleiben, als wieder zu den alten Holz-Bremsklötzen zu greifen.

XVI.

Vor 19 oder 20 Jahren (die betreffende Nummer ist mir nicht zur Hand)*) legte ich dieser Zeitschrift den Plan zu einer „Eisenbahn nach Erforderniss“ bei. Zur Zeit nennt man eine solche Construction „transportable Hochbahn“. Transportable Bahnen im Niveau giebt es bereits in Hülle und Fülle, auch derartige Hochbahnen beginnt man zu bauen.

Leicht gebaute Hochbahnen dürften in nicht ferner Zukunft eine bedeutende Rolle spielen, denn es hat sich, wie Fachmänner längst voraussagten, herausgestellt, dass elektrische Eisenbahnen im Niveau ohne specielle Vorrichtungen zur Leitung des elektrischen Stromes vollkommen unbrauchbar sind.

Allerhand Auskunftsmittel wendet man an, den Leiter des Dynamostromes zu isoliren: Besondere starke Drähte, eine dritte isolirte Schiene u. s. w. Eine leichte Hochbahn bietet die beste Gelegenheit, beide Schienen genügend zu isoliren und doch gleichzeitig Betriebssicherheit zu gewährleisten.

Die Geschäfte stocken zur Zeit hier derartig, dass man selbst von elektrischen Eisenbahnen wenig oder nichts mehr hört, doch ist nicht daran zu zweifeln, dass nach Beendigung der Crisis in den Vereinigten Staaten zahlreiche elektrische Eisenbahnen entstehen werden. Ein Consortium besteht bereits, welches eine elektrische Hochbahn besitzt und es soll dem Vernehmen nach im Herbste dieses Jahres in Philadelphia, wo bekanntlich eine allgemeine elektrische Ausstellung stattfinden wird, diese Bahn dem Publikum in verbesserter Gestalt zur Benutzung übergeben werden.

Ich habe hier in Amerika während mehrerer Jahre zahlreiche Messungen an einer elektrischen Eisenbahn im Niveau gemacht und den Widerstand zwischen beiden Schienen bei gutem und schlechtem Wetter gemessen. Die Rechnung zeigt alsdann, dass die Verbindungen der Schienen in idealer Weise ausgeführt sein müssen, soll der Motor am äussersten Ende der Bahn (2⅓ Englische Meilen Entfernung) selbst bei trockenster Witterung soviel Strom erhalten, dass die Anlage rentabel wird.

Das erste der Bennett-Makay'schen Cabel ist fertig und es wurden bereits gestern (am 21. Juli 1884) Telegramme zwischen Paris und San Francisco via Bennett-Makay-Cabel ausgetauscht. Dem Verkehre soll es hingegen erst im Herbste, wenn auch das zweite gelegt ist, übergeben werden.

Gestern besah ich mir den Bremer Schnelldampfer „Eider“ an seinem Pier in Hoboken. Das Schiff ist prächtig ausgestattet und jedenfalls so seetüchtig wie schön gebaut. Die „Eider“ und „Ems“ sind die beiden grössten Schiffe des Norddeutschen Lloyd, beide von 8000 Tons. Vierzehn Dampfer dieser Gesellschaft fahren allein zwischen Bremen und Newyork!

In den letzten Tagen des Juli oder in den ersten des August pflegen über die Ungarische Tiefebene heftige Gewitterstürme dahin zu brausen; das Getreide ist alsdann meist schon geborgen, die Dächer der Häuser sind grösstentheils fest und beinahe nur Heu- oder Stroh-Tristen (Feimen) werden zerzaust oder fortgeblasen. Es wird wohl Schaden angerichtet, doch ist derselbe mässig.

Nicht so ist es im Inneren der Vereinigten Staaten. Etwa eine Woche früher, als in Ungarn, beginnen die furchtbaren Tornados und jetzt bereits laufen Hiobsposten aus dem Westen ein. Ganze Ortschaften werden umgeweht, wozu allerdings nicht viel gehört, weil die hölzernen Häuser leicht gebaut und schlecht auf dem Erdboden befestigt sind — wo jedoch das Centrum des Tornado fegte, widersteht kaum das solideste Steinhaus, selbst eine Locomotive wurde vor etlichen Jahren in die Höhe gehoben (?!) und neben das Gleis gesetzt. In vielen Gegenden soll das fast reife Getreide vollkommen vernichtet worden sein. Man wunderte sich über das in letzter Zeit so häufige Auftreten von Tornados, doch fand man bald eine sehr einfache Erklärung dafür: In jenen Gegenden, wo derartige Stürme vorzugsweise wüthen, wohnte vor etwa zehn Jahren noch Niemand, es gab also keine Beobachter. Gerade nach jenen Gegenden dirigirt man jetzt ungemein viel Einwanderer — in 5 Minuten verlieren die Armen oft die Frucht der Arbeit von 5 Jahren! Durch Regengüsse, welche auf die Tornados folgten, sind in diesen Tagen Telegraphen-Leitungen und Eisenbahnanlagen vielfach zerstört worden.

*) Siehe Jahrgang 1865 No. 42 Anmerkung, wo die fragliche Publikation angekündigt ist. Die Red.

Haftpflicht.

v. O. 1. **Bei Prüfung der Frage des Verschuldens eines im Dienste verunglückten Bahnbeamten ist auf die Gewohnheit der menschlichen Natur Rücksicht zu nehmen, die Gefahr bei stetem Umgang mit derselben weniger zu achten. 2. Jede Vernachlässigung der zum Schutze von Personen gebotenen Vorsichtsmassregeln seitens der Bahn ist streng aufzufassen.** Der Transitpackergehilfe A. St. war am 31. März 1882 Nachts 9⅓ Uhr auftragsmässig mit der Entladung eines auf der Transitrampe des Augsburger Bahnhofes stehenden Güterwagens und zwar mit der Verbringung der Ladungsstücke in die Einsteigehalle beschäftigt. Im Begriffe, eine Anzahl leerer Säcke an diesen Ort zu tragen und zu diesem Zwecke die zwischen der Transitrampe und der Einsteigehalle befindlichen Gleise überschreitend, wurde er, auf dem ersten Gleise angekommen, von der Locomotive des auf demselben einfahrenden Regensburger Zuges erfasst und dabei derart verletzt, dass er am 2. April 1882 starb. Wie unbestritten, fuhr zu nämlicher Zeit, als besagter Zug auf dem ersten Gleise einfuhr, ein Ulm-Münchener Zug auf dem zweiten Gleise aus und konnte St. deshalb den einfahrenden Zug nicht sehen. Unmittelbar hinter dem ausfahrenden Zuge hatte St. das zweite Gleise überschritten und das erste Gleise betreten, wo er von der Locomotive des einfahrenden Zuges erfasst wurde. Entscheidungsgründe: „Die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urtheils geben zu erheblichen Zweifeln Anlass, ob das Ober-Landesgericht (München) bei seinen Erwägungen die massgebenden Rechtsgrundsätze, insbesondere den Rechtsbegriff des Verschuldens, richtig erkannt habe. Zunächst ist auf die Erklärung hinzuweisen, „dass schon die gewöhnliche, Jedermann obliegende Sorgfalt erfordere, sich vor Ueberschreiten eines Bahngleises zu überzeugen, ob dasselbe frei sei.“ Hieraus erhellt, dass das Ober-Landesgericht der Ansicht ist, es müsse bei Vorfällen der fraglichen Art von einem Bahnbediensteten unbedingt ein höheres Mass von Sorgfalt verlangt werden als von anderen Personen, eine Ansicht, in welcher sich eine mangelhafte Auffassung und Würdigung der für den Begriff des Verschuldens massgebenden Momente bekundet. Das Ober-Landesgericht begnügt sich, die eine Seite der Sache ins Auge zu fassen, nämlich zu erwägen, dass Personen, die ständig einer Gefahr ausgesetzt sind, vermuthbar am besten verstehen, sie zu würdigen und zu vermeiden; allein es unterlässt, andererseits zu würdigen, dass gerade der beständige Umgang mit der Gefahr und die in Vermeidung derselben erworbene Gewandtheit zur Gewohnheit führt, die Gefahr weniger zu achten, als andere Personen und Vorsichtsmassregeln, welche für diese geboten wären, zu unterlassen. Dieser Gewohnheit, welche aus der menschlichen Natur entspringt und nicht an sich schon als ein Verschulden zu betrachten ist, muss Rechnung getragen werden, wenn es sich fragt, ob einem Bahnbediensteten ein Verschulden zur Last falle. Eine Handlung, welche, von einer gewöhnlichen Person ausgehend, als eine grobe Unvorsichtigkeit erscheinen müsste, kann bei einem Bahnbediensteten möglicherweise nur als zufällige Unaufmerksamkeit zu gelten haben. Von diesem Standpunkte aus war der in Frage stehende Vorfall zu würdigen und dabei ferner nicht ausser Acht zu lassen, dass im Sinne des R.-Haftpflichtgesetzes jeder Zweifel zu Gunsten des vom Unfalle Betroffenen zu lösen ist. — Ein ähnlicher Mangel an Begründung, wie er soeben gerügt wurde, zeigt sich ferner bei Verwerfung der klägerischen Behauptungen, dass die fragliche Stelle des Bahnhofes schlecht beleuchtet und das Einfahrtssignal nicht gegeben gewesen sei, Behauptungen, wegen deren im ersten Rechtszuge Beweis erboten war und ohne Zweifel auch im zweiten Rechtszuge auf Befragen (§ 130 R.-Civ.-Pr.-O.) erboten worden sein würde. Auch hier ist unbeachtet gelassen, dass gerade die Kenntniss, welche St. von der Einrichtung des Bahnbetriebes hatte, Grund sein konnte, sein Verhalten als entschuldbar erscheinen zu lassen. Wenn St., wahrnehmend, dass das vorschriftsmässige Einfahrtssignal noch nicht gegeben sei, voraussetzte, der in Aussicht stehende Personenzug sei noch nicht eingetroffen und er könne also ohne jede Gefahr das zweite Gleise überschreiten, ohne an die Möglichkeit zu denken, es könne das Signalgeben pflichtwidrig unterlassen worden sein, so würde ihm allenfalls eine kleine Unaufmerksamkeit, schwerlich aber eine als Verschulden anzurechnende Nachlässigkeit zur Last zu legen sein; jedenfalls aber wäre Anlass zur Prüfung der Frage gewesen, ob nicht das Verschulden der Bahn beziehgsw. ihrer mit Abgabe des Signals beauftragten Bediensteten überwiege und als die eigentliche Ursache des Unfalls zu betrachten sei. Es würde dabei zu beachten sein, dass es im Sinne des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes, welches den Unternehmer einer Eisenbahn sogar für den gewöhnlichen Zufall haftbar macht, entspricht, ein wirkliches Verschulden desselben, insbesondere eine Vernachlässigung der zum Schutze von Personen gebotenen Vorsichtsmassregeln strenge aufzufassen und gerade im vorliegenden Falle würde hierzu umsomehr Anlass vorliegen, da die Bahnverwaltung es anordnete, wenigstens duldete, dass die Transitpacker, statt des gefahrlosen Weges durch den Tunnel, den namentlich

zur Nachtzeit mit Gefahr verbundenen Weg über die Gleise einschlugen, also, indem sie ihre Bediensteten dieser Gefahr aussetzte, auch verpflichtet war, entsprechende Massregeln zur Verhütung von Unfällen zu treffen und für deren strenge Durchführung zu sorgen." (Erk. d. II. Civilsen. des Reichsgerichts vom 21. März 1884 in S. der Erben des Transitpackergehilfen St., Klag. u. Revisionskl., wider den Bayer. Eisenbahnfiscus, Bekl. u. Revisionsbekl., Braun u. Blum, Annal. Bd. X S. 63 ff.)

Literatur.

Der Ingenieur-Kalender von P. Stühlen, unter Mitwirkung von Friedr. Bode, Civil-Ingenieur, Hamburg (Hf.), — R. M. Daelen, Civil-Ingenieur, Düsseldorf, — L. Grabau, Civil-Ingenieur, Hannover, erschien soeben als 20. Jahrgang für das Jahr 1885 (Verlag von G. D. Baedeker, Essen). Von den zahlreichen technischen Kalendern ist der genannte einer der ältesten und besten. Der neue, 20. Jahrgang ist abermals sorgsam durchgesehen, verbessert und bereichert. Der Abschnitt „Chemisches" ist mit Rücksicht auf die Zuckerindustrie wesentlich vermehrt worden. Eine neue Formel zur Bestimmung des Halbmessers von Kettenrädern für kalibrirte Ketten ist aufgenommen. Die Abtheilung über Hanfseiltransmissionen ist umgearbeitet. Die „Grundsätze und Anleitung zur Untersuchung von Dampfkesseln und Dampfmaschinen" sind im Auszuge mitgetheilt. Eingelegt ist eine Tabelle „Procentuale Bestimmung des kohlensauren Kalks in Knochenkohle aus dem Volum der Kohlensäure". Diese Tabelle ist zum Aufziehen auf Pappe bestimmt, und wird praktische Dienste leisten.

Sehr zweckmässig und willkommen ist die Zugabe einer beigehefteten Pergament-Tafel für Bleistiftnotizen, welche sich durch feuchtes Abwischen stets wieder entfernen lassen. Die Eisenbahnkarte von Mittel-Europa (I. nördl. Theil, II. südl. Theil, III. Ungarn) ist bis auf die Gegenwart revidirt.

Der II. Theil bietet in gedrängter Zusammenfassung die wichtigsten Tabellen für den Gebrauch am Zeichentisch.

Bei der grossen Beliebtheit, welcher sich der Kalender stets erfreut hat, bedarf es einer besonderen Empfehlung nicht. Zwanzig Jahrgänge in 22 Auflagen haben seine praktische Brauchbarkeit hinlänglich dargethan.

Der Preis des Kalenders ist der alte, mässige geblieben. (Ausgabe A 3 *M.* 25 *ℌ.* Ausgabe B in Brieftaschenformat 4 *M.* 25 *ℌ.*)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. In der in No. 58 d. J. Seite 777 3. Spalte für den Elbeumschlags-Verkehr enthaltenen Publication von Getreidefrachtsätzen hat es in der 4. Zeile von unten bei Ausnahmetarif No. 9 d, Säcke leer retourgehende, statt 0,41 *M.* richtig zu heissen 0,45 *M.*

Wien, am 13. August 1884. (1950)
Betriebsdirection.

II. Güterverkehr.

Mit dem 1. September cr. wird zum Gütertarife für den Local- und directen Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes **Erfurt** und der **Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn,** sowie der **Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn** Nachtrag IX herausgegeben, welcher eine Ergänzung des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr, Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., Kohlenbahnfrachten für Sendungen von den an Station Bitterfeld angeschlossenen Kohlenwerken bis Bitterfeld, Druckfehlerberichtigungen und Aenderung einiger Stationsbezeichnungen enthält.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Erfurt, den 14. August 1884. (1951)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. October cr. werden die noch im **Rheinsich-Westfälisch-Mitteldeutschen Verbande** für die Beförderung von Gütern sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Station Fulda des Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und verschiedenen Stationen der Directionsbezirke Elberfeld und Köln rechtsrh. andererseits via Bebra bestehenden directen Frachtsätze aufgehoben. Die directe Abfertigung von Sendungen im Verkehr zwischen Fulda und den qu. Rheinisch-Westfälischen Stationen hat vom genannten Zeitpunkte ab ausschliesslich via Giessen zu erfolgen.

Vom gleichen Tage ab treten die Tarife für die Beförderung von Gütern vom 1. Juni 1878, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Mai 1880 im Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verbande nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen vollständig ausser Kraft.

Hannover, den 16. August 1884. (1952)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Gültigkeitsdauer der im Nachtrage II zum diesseitigen **Local-Gütertarif** für Spiritus- und Sprit-Transporte von Berlin, Stettiner Bahnhof, Breslau N. M. und O. S., Cottbus, Posen und Stargard i/P. nach Stettin und Swinemünde trans. sowie im Stettin-Märkisch-Schlesischen Verband-Gütertarif von Breslau B. F. nach Swinemünde trans. vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze ist bis Ende August 1885 verlängert worden.

Berlin, den 16. August 1884. (1953)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der Königlichen Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Localverkehr für die Bezirke Berlin, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a/M., Magdeburg; Staatsbahnverkehr Berlin — Braunschweig, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Hannover, Magdeburg, Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.), Oldenburg; Bromberg — Braunschweig, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover, Magdeburg, Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.), Oldenburg; Erfurt — Breslau, Elberfeld, Frankfurt a/M., Hannover, Magdeburg, Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.), Oldenburg; Frankfurt a/M. — Magdeburg; Magdeburg — Braunschweig, Breslau, Elberfeld, Hannover, Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.), Oldenburg; Blei- und Zinkverkehr von Rheinland und Westfalen nach Berlin; Hanseatisch-Ostdeutscher, Preussisch-Oberschlesischer und Ost-Westdeutscher Verband. Am 1. October cr. treten für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen in oben bezeichneten Verkehren neue bezw. anderweitige Entfernungen und Tarifsätze in Kraft, durch welche grösstentheils Ermässigungen, daneben aber auch einige Erhöhungen herbeigeführt werden. Auskunft über Letztere ertheilen schon jetzt die Verkehrsbüreaus der geschäftsführenden Verwaltungen.

Berlin, den 18. August 1884. (1954)
Königliche Eisenbahndirection,
zugleich Namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

An Stelle der im Nachtrage VI zum **Schlesisch-Polnischen Verband-Gütertarife** Seite 5 sub a und b enthaltenen Theilsätze bis zum Schnittpunkte treten vom 1. September cr. ab die in dem neuen, vom 1. September cr. ab giltigen Local-Kohlenausnahmetarife des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau verzeichneten Frachtsätze nach Sosnowice transito. Dieselben sind grösstentheils niedriger wie die obigen Theilsätze. Soweit sich Erhöhungen ergeben, treten dieselben erst vom 1. October cr. ab in Kraft.

Breslau, den 15. August 1884. (1955)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Der Nachtrag IV zum **Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I,** giltig vom 23. Mai 1884, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Nachtrages III, sowie Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen der Anlage D zu § 48 des Betriebs-Reglements enthält, findet vom 1. September 1884 ab auch für den **Deutsch-Polnischen Verbandtarif** Anwendung.

Bromberg, den 11. August 1884. (1956 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Am 1/13. August cr. ist im **Preussisch-Russischen Eisenbahn-Verband** ein neuer Special-Exporttarif für den Transport von Getreide etc. von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing in Kraft getreten. Exemplare desselben sind bei den genannten Deutschen Stationen zu haben.

Bromberg, den 15. August 1884. (1957 J)
Königliche Eisenbahndirection.

1. Mit dem 1. September d. J. tritt für den **Transport von Steinkohlen und Kokes** im Localverkehr des diesseitigen Bezirks, sowie nach den Stationen Louisenhof und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Bahn unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife und der hierzu erschienenen Nachträge ein neuer Tarif mit meist ermässigten, in einzelnen Relationen jedoch auch um geringe Beträge erhöhten Frachtsätzen in Kraft; die erhöhten Sätze gelten vom 1. October d. J. ab. Der neue Tarif findet auch für Kokessendungen nur bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht hierfür Anwendung. Für geringere Mengen, jedoch bei Ausnutzung der Trag- resp. Ladefähigkeit der Eisenbahnwagen, werden die Sätze der bisherigen Tarife noch bis Ende September d. J., soweit sich hiernach eine billigere Fracht ergiebt, berechnet.

2. Ferner kommt mit dem 1. September d. J. zu den Kohlen-Ausnahmetarifen von Stationen der vormaligen Oberschlesischen Eisenbahn nach den Stationen des Directionsbezirks Berlin etc. resp. der Breslau-Freiburger Eisenbahn je ein Nachtrag V zur Einführung.

Dieselben enthalten und zwar sowohl von den Kohlenstationen der Oberschlesischen wie Rechte-Oder-Ufer-Bahn ermässigte Frachtsätze für die Stationen Breslau N./M. E. bezw. B. Frb. E., Mochbern, Stargard i/P., Frankenstein, Gramschütz und Raudten.

Druckexemplare des Tarifs etc. sind von den betheiligten Stationen und von unserem Verkehrs-Bureau zu beziehen.

Breslau, den 13. August 1884. (1958)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die laut **Ausnahmetarifs** vom 1. Juli 1882 bestehenden Frachtsätze für die Beförderung von **Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes** und **Briquets** in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der

Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld nach Station Vegesack (Grohn-) des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover werden vom 15. August d. J. ab im Falle der nachgewiesenen überseeischen Ausfuhr der Sendungen nach ausserdeutschen Ländern in gleicher Weise und unter denselben Bestimmungen, wie es nach Inhalt des gedachten Ausnahmetarifs im Verkehr nach Bremen, Bremerhafen und Geestemünde geschieht, im Wege der Rückerstattung um 5,00 *M.* pro 10 000 kg ermässigt.

Köln, den 15. August 1884. (1959)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Für die Beförderung von **Torfstreu zum See-Export** in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Aurich und Georgsheil nach Emden wird vom 20. d. Mts. ab unter bestimmten Bedingungen eine Ermässigung der tarifmässigen Frachten im Rückerstattungswege gewährt.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 14. August 1884. (1960)
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen. Mit dem 1. September d. J. kommt für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Breslau ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung. Nach demselben findet die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh in Wagenladungen nur auf den Verkehr zwischen bestimmten Stationen der Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Breslau statt, während für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen sowie von Einzelvieh der Tarif in gleichem Umfange Anwendung findet wie für den Güterverkehr zwischen den vorgenannten Directionsbezirken, jedoch mit der im Tarif näher angegebenen Beschränkung.

Durch diesen Tarif, welcher gegenüber den seitherigen Taxen mehrfache Ermässigungen enthält, werden die Bestimmungen und Beförderungspreise des Staatsbahn-Vieh- etc. Tarifs vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen, soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet, aufgehoben.

Der Tarif ist durch die Expeditionen zu den darauf vorgedruckten Preisen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (1961)

Frankfurt a/M., den 7. August 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen, Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. October d. Js. tritt zu Theil II, Heft 2 des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifs** der Nachtrag I in Kraft, durch welche die directen Frachtsätze sowohl für den Classengutverkehr als auch für die Ausnahmetarife zwischen den Stationen der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn einerseits und Stationen des mittleren und westlichen Sachsens andererseits aufgehoben werden. Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 18. August 1884. (1962)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. ab wird der im Tarif für den Transport **böhmischer Braunkohlen nach Deutschland** via Bodenbach bezw. via Mittelgrund vom 1. April 1884 enthaltene Frachtsatz vom **Schnittpunkte** bis zur Station **Dresden-Friedrichstadt** des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin von 26,0 *M.* auf 23,5 *M.* ermässigt.

Dresden, am 12. August 1884. (1963)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel-Eisenbahnverband. Vom 1. October/19. September cr. werden die im Special-Exporttarif vom 6/18. April 1883 sowie im Nachtrag 1 zu demselben vom 1. August/20. Juli 1883 enthaltenen Frachtsätze für den Getreideverkehr zwischen Kursk — Station der Kursk-Kiew-Bahn — und Danzig sowie Neufahrwasser — um Weniges — erhöht.

Weitere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Danzig, den 15. August 1884. (1964 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verband-Verwaltungen.

Am 1. October 1884 tritt zu dem vom 1. September 1883 ab gültigen **Local-Gütertarife der Eisern-Siegener Eisenbahn der Nachtrag I** in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife.
2. Aenderung des Tarifs für die Nebengebühren.
3. Kilometerzeiger.
4. An Stelle des Haupttarifs neue Tariftabellen mit theilweise ermässigten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs für Eisenerz.

Siegen, den 15. August 1884. (1965)
Die Direction der Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft.

Zum Verbands-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der **Berlin-Hamburger** und der **Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn** etc. vom 1. Juli 1883 erscheint mit Gültigkeit vom 20. August cr. der Nachtrag 2, welcher einen Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 für Holz zwischen Hamburg und der Güstrow-Plauer Station Hoppenrade, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Gyps zwischen der Berlin-Hamburger Station Pritzier und Stationen und Haltestellen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn enthält.

Schwerin, den 14. August 1884. (1966)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Für die Inanspruchnahme der mit unserer Bekanntmachung No. 13741 B vom 28. Februar l. J. eingeführten Frachtrückvergütung auf solche Rohholztransporte, denen eine verhältnissmässige Ausfuhr bearbeiteter Hölzer nach Frankreich gegenübersteht, wird mit Wirkung vom 20. d. M. eine Frist von höchstens einem Jahre nach Ankunft der Rohholztransporte auf ihrer Bestimmungsstation festgesetzt. Für Sendungen aus einer weiter zurückliegenden Zeit wird die Rückvergütung nicht gewährt.

Karlruhe, den 15. August 1884. (1967)
Generaldirection.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. October l. J. werden folgende Uebernahmetarife aufgehoben:

1. Der Uebernahmetarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Gr. Badischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Bötzbergbahn andererseits mit Umkartirung der Güter in Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz vom 1. November 1883;
2. der Uebernahmetarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen einerseits und solchen der Schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, sowie der Linie Effretikon-Hinweil andererseits mit Umkartirung der Güter in Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut vom 1. November 1883;
3. der Uebernahmetarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn andererseits mit Umkartirung der Güter in Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz vom 1. Januar 1884;
4. der Uebernahmetarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und solchen der Schweizerischen Nordostbahn andererseits mit Umkartirung der Güter in Waldshut, Schaffhausen und Konstanz vom 1. Januar 1884;
5. der Uebernahmetarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Bötzbergbahn andererseits mit Umkartirung der Güter in Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz vom 20. Januar 1884.

Für diese Verkehre werden am 1. October l. J. directe Tarife mit theilweise höheren Frachtsätzen in Kraft treten, und giebt unser Tarifbureau über die neuen Tarifsätze nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 13. August 1884. (1968)
General-Direction der Grossherzogl. Bad. Staatseisenbahnen.

Der durch Bekanntmachung vom 13. December pr. publicirte **Ausnahmetarif für Langholz**, nach welchem im Localverkehr der ehemaligen Oberschlesischen Eisenbahn sowie im Wechselverkehr derselben mit den vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II. mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung mindestens jedoch für 10 000 kg zu erheben ist, wird bis auf Weiteres auch im Localverkehr der vormaligen Oels-Gnesener Eisenbahn, sowie im Verkekr derselben mit der früheren Oberschlesischen, Rechte-Oder-Ufer- und Posen-Kreuzburger Bahn und mit sämmtlichen vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen eingeführt.

Breslau, den 14. August 1884. (1969)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. October 1884 tritt ein neuer Tarif für den **Local-Gütertarif** auf den Bahnstrecken des Verwaltungsbezirks der unterzeichneten Direction in Kraft, durch welchen der bisherige diesbezügliche Tarif vom 1. Juli 1881 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält ausser den zwischen einzelnen Stationen eintretenden Frachterhöhungen bezw. Ermässigungen keine wesentlichen Abweichungen von den bisherigen Bestimmungen und Tarifsätzen.

Ueber die eintretenden Frachterhöhungen ertheilt das hiesige Verkehrsbüreau schon jetzt Auskunft.

Exemplare des neuen Tarifs ohne Kilometer-Tariftabelle sind zum Preise von 1,00 *M.* pro Stück, mit Kilometer-Tariftabelle zum Preise von 1 *M.* 25 *₰* pro Stück vom 1. September d. Js. ab bei den diesseitigen Expeditionen käuflich zu

haben. Ebendaselbst können auch Kilometer-Tariftabellen für sich besonders zum Preise von 25 ₰ pro Stück bezogen werden.

Magdeburg, den 14. August 1884. (1970)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit tritt für den Transport von Salz ab Offenau nach Westerstetten in Quantitäten von 5 000 kg ein Frachtsatz von 0,98 ℳ und in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen ein solcher von 0,55 ℳ in Kraft.

Karlsruhe, den 16. August 1884. (1971)
Generaldirection.

Am 20. d. M. kommt für **Roheisentransporte** in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Station Urbach des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Reichenbach i/V. ein Ausnahmefrachtsatz von 1,33 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Dresden, am 15. August 1884. (1972)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Im **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbands-Güterverkehre** treten am 1. September d. J. ermässigte Frachtsätze für Roheisen in vollen Wagenladungen von je 10 000 kg zwischen Harzburg, Magdeburg, Buckau, Neustadt-Magdeburg, Osnabrück (Westbahnhof), Peine, Schönebeck sowie Wallwitzhafen und Kladno (alt) in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 14. August 1884. (1973)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn. Mit 1. September 1884 treten die Nachträge VII zu den Tarifen Ungarn-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Ungarn-Dresden-Elbkai vom 10. August 1882 in Kraft.

Exemplare derselben liegen bei den betheiligten Verwaltungen sowie bei der Unterzeichneten zur Einsicht bezw. zum Bezuge bereit.

Wien, am 13. August 1884. (1974)
Die Generaldirection.

Eis-Transporte. Für Eis-Transporte in vollen Wagenladungen zu 10 000 kg von Stettin nach Wien wird bis auf Weiteres der ermässigte Frachtsatz von 2,06 ℳ pro 100 kg berechnet.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft,
im Namen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen. (1975 RM)

K. K. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Mit dem Tage der Eröffnung der Arlbergbahnstrecke Landeck-Bludenz tritt ein Nachtrag IV zu dem seit 1. Juli 1883 giltigen Tarif Theil II für den Eil- und Frachtgütertransport etc. auf den westlichen Staatsbahnen in Wirksamkeit. Dieser Nachtrag enthält:

a) Stationstarife für sämmtliche Stationen der Arlbergbahnstrecke Landeck-Bludenz sowie der Vorarlberger Bahn im Verkehre mit sämmtlichen Stationen der westlichen Staatsbahnen.

b) Geänderte und ergänzte sowie neu erstellte Ausnahmetarife.

Es wird speciell bemerkt, dass in diesen Nachtrag ein Ausnahmetarif (No. 5) für Brenn- und Schnittholz aufgenommen ist, wodurch der im Theil II vom 1. Juli 1883 enthaltene gleichnamige Ausnahmetarif ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Die nach dem aufgehobenen Tarife verfrachteten Quantitäten werden nach Vorlage der bezüglichen Original-Frachtdocumente ohne Rücksicht auf das aufgelieferte Quantum dem Refactieverfahren zugeführt.

c) Stationstarif für Wien-Donauquaibahnhof.

Durch die Aufnahme dieses Tarifes wird der III. Nachtrag zum Theil II dd. 1. IV. 84 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, im August 1884. (1976)
Die K. K. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 66. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1) Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2) Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. August 1884.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Frankfurt a. M.

Aus dem Kommissions-Bericht zu No. XIII der Tages-Ordnung.

Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Berlin hatte einen Antrag gestellt, betreffend die Festsetzung von Normalien für jene Verbindungsstücke zwischen Locomotiv- und Pulsometer-Dampfleitung, welche erforderlich sind, wenn die Wasserförderung für den Locomotiv-Betrieb mittelst Pulsometer und unter Anwendung des Dampfes der Locomotive zu erfolgen hat.

Die Commission für technische und Betriebs-Angelegenheiten hat über den Antrag, welcher, wie bereits berichtet wurde, von der Generalversammlung angenommen wurde, folgenden Bericht erstattet:

„Bei dem grossen Interesse, welches der Antrag der Königlichen Eisenbahndirection Berlin für die Eisenbahnverwaltungen in Anspruch nimmt, veranlasste die technische Kommission in den Verhandlungen zu Frankfurt a/M. am 23./24. Februar 1883 genannte Königliche Direction, in der angeregten Angelegenheit formulirte und motivirte Vorschläge zu unterbreiten.

Durch Umfrage der antragstellenden Direction bei den sämmtlichen Mitgliedern des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wurde zunächst ermittelt, dass 21 Verwaltungen 80 Pulsometeranlagen besitzen und ungefähr 1 200 Locomotiven zur Dampfentnahme für den Pulsometerbetrieb eingerichtet sind, dass aber für die Kuppelungen zwischen Locomotive und Pulsometeranlage die grössten Verschiedenheiten nach Konstruction und Material vorkommen, weshalb sich die meisten Verwaltungen für die Aufstellung von Normen zu fraglichem Zweck aussprechen. Demgemäss stellte die Königliche Eisenbahndirection Berlin am 29. Mai 1883 den Antrag, in den technischen Vereinbarungen zwischen § 160 und 161 am Schlusse des Absatzes B. c. einen neuen Paragraphen folgenden Inhalts einzuschalten:

„Für die Dampfleitung von der Locomotive zu einem Pulsometer ist eine einheitliche Rohrkuppelung nach der auf Blatt F vorgezeichneten Construction mit Coursverbindung und Schraubenbügel zu empfehlen.

Die auf der Zeichnung angegebenen und eingerahmten Maasse sind bei Einführung der Kuppelung obligatorisch."

Die in der technischen Commissionssitzung in Amsterdam am 11. Juni 1883 zu weiterer Bearbeitung der Frage IV niedergesetzte Subcommission hat in der am 9. October 1883 in Wien abgehaltenen Sitzung zunächst festgestellt, dass biegsame Schläuche von mindestens 2,5 m Länge, sowie eine Kuppelung nach den bestehenden Normalien für die Kuppelung und Verbindungsstücke der Dampfheizung vorzuschlagen seien, damit an allen den Locomotiven und Tendern, welche die Einrichtung der Dampfheizung bereits besitzen, leicht ein Anschluss der Pulsometerleitung herzustellen sei. Es wurde dabei zur Geltung gebracht, dass nach angestellten eingehenden Versuchen eine lichte Weite des Verbindungsrohres von 25 mm, wie sie bei der Dampfheizung eingeführt ist, ebenfalls ausreicht, um dem Pulsometer hinreichend Dampf zuzuführen.

Endlich hielt es die Subcommission nicht für angemessen, eine örtliche Beziehung zwischen der Ankuppelung der Dampfleitung an der Locomotive und dem Ausguss in den Wasserbehälter vorzuschreiben, weil bei der grossen Verschiedenheit der Lage der Wasserbehälter der Locomotiven und Tender kostspielige Einrichtungen zu treffen und ausserdem bereits bestehende Einrichtungen an nahezu 1 000 Locomotiven zu ändern sein müssen.

Die Subcommission hielt es daher für zweckmässig, dass den Locomotiven möglichst einfache, den Pulsometeranlagen dagegen die dem angemessenen Einrichtungen gegeben werden. Da letztere verhältnissmässig in geringer Zahl vorkommen, so werde ein höherer Kostenaufwand für eine Einrichtung zum fraglichen Zweck weniger fühlbar, als für gleichen Zweck bei Locomotiven. Nachdem von der Subcommission die hierauf bezüglichen Punkte festgestellt worden, sind dieselben in der Sitzung der technischen Commission am 13./14. März 1884 in Nürnberg unter Hinzufügung einer beantragten Ergänzung in No. 4 genehmigt worden und werden Seitens der technischen Commission der Generalversammlung die Annahme dieser Festsetzungen als Normalien für sämmtliche Vereinsverwaltungen in folgender Form empfohlen:

1. Zur Herstellung der Dampfrohrverbindung zwischen Locomotive und Pulsometer werden biegsame Verbindungsstücke von mindestens 2½ m Länge vorgeschrieben.

2. Die Verbindungsstücke müssen nach Form und Dimensionen den Normalien der Dampfheizung entsprechen.

3. Die Lage der Kuppelung der Dampfleitung an der Locomotive kann ohne Rücksicht auf die Lage des Wassereinlaufs in den Tender bestimmt werden, die Kuppelung muss aber von beiden Seiten der Locomotive aus möglich sein.

4. Die Kuppelungsstellen der Pulsometerleitung an der Locomotive sollen innerhalb einer normal zum Gleise stehenden

Kreisfläche von 2,5 m Halbmesser, deren Mittelpunkt in 2 m Entfernung vom Gleismittel und in der Höhe der Schienenoberkante gedacht ist, liegen.

5. Von jedem Punkte dieser Kreisfläche aus muss die Anschlussstelle der Pulsometerleitung mit dem sub No. 1 erwähnten Verbindungsstücke von 2,5 m Länge erreichbar sein.

Liegt die Anschlussstelle der Pulsometerleitung entfernter, so ist der Schlauch entsprechend länger zu nehmen.

6. Die Ausflussstelle des geförderten Wassers ist mittelst entsprechender Schläuche oder Rinnen nach der Einflussstelle am Tender zu verlegen."

Dresden, den 12. Juli 1884.

Im Auftrage der Commission für technische und Betriebs-Angelegenheiten:

Die Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen.
von Tschirschky.

Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen mit centraler und localer Bedienung.*)

Die Gefahren, welche für die Betriebssicherheit aus den, die Verbindung der einzelnen Fahrstrassen unserer Bahnhofsanlagen vermittelnden Weichen entspringen, wachsen naturgemäss mit der Zunahme des Verkehrs und der Complicirung der zu dessen Bewältigung erforderlichen Gleisanlagen. Es ist daher begreiflich, dass der Vervollkommnung der Weichenconstructionen von jeher ein Hauptaugenmerk zugewendet wurde. Sie bildete stets eine Hauptaufgabe der Eisenbahntechnik, welche in den heutigen ingeniösen Constructionen eine schon sehr befriedigende Lösung gefunden hat. Trotzdem vermögen diese allein den Anforderungen des wachsenden Verkehrs in Bezug auf Sicherheit und gleichzeitiger rascher Abwickelung keineswegs Genüge zu leisten. Dies ist vielmehr nur in Verbindung mit einem systematisch durchgebildeten, alle Zweifel ausschliessenden Signalwesen, wie es mit weitgehender Zuhülfenahme des elektrischen Stromes, sich im Laufe der Zeit und an der Hand der Erfahrungen entwickelt hat, zu erreichen.

Die Unerlässlichkeit der Combination von Weichen und Signalen zu logischer Wechselwirkung, sowie die grossen Vortheile, welche aus der Zusammenfassung in eine Centralstelle und Bedienung von dieser aus für die Betriebssicherheit erwachsen müssen, wurden naturgemäss zunächst dort erkannt, wo es einen bereits lebhaft entfalteten, intensiven Verkehr abzuwickeln galt. Wo immer solche Einrichtungen heute zur Anwendung gelangten, bilden sie ein untrügliches Kriterium eines bedeutenden Verkehrslebens. England ist deren Heimath. Dort haben sich weit früher als auf dem Continent die Ingenieure damit beschäftigt, Apparate zu construiren, mit Hülfe deren ganze Gruppen von Weichen einer complicirten, ausgedehnten Bahnhofsanlage, mit den correspondirenden Signalen zusammengefasst und unter einander in Verbindung und gegenseitige Abhängigkeit gebracht, in einem Centralpunkte, dem sogenannten „Weichenthurm" concentrirt und deren Bedienung in eine intelligente und verlässliche Hand gelegt werden kann.

Die auf diese Weise erzielte Abhängigkeit zwischen Signal- und Weichenstellung, welche selbst für den Fall, als der mit der Bedienung einer Central-Anlage betraute Centralwärter irrthümlich eine unrichtige Weichenstellung verschuldet hätte, es ihm gleichzeitig unmöglich macht, ein mit der veranlassten Weichenstellung im Widerspruche stehendes Signal zu geben, gewährleistet gewiss schon einen hohen Grad von Sicherheit.

Von den in England zur Anwendung gelangten Apparaten dieser Art von Chambers, Stevens, Stevens & Saby, Saby & Farmer hat namentlich letzterer auf der Charing Cross-Station in London den glänzendsten Erfolg errungen. Auf allen wichtigen Stationen der Englischen Bahnen, in Belgien, namentlich bei den Staatsbahnen, bei vielen Französischen, Italienischen und selbst Russischen Eisenbahnen haben solche centrale Betriebs-Sicherungs-Anlagen schon erfolgreiche Anwendung gefunden.

In Deutschland und Oesterreich, wo man lange Zeit hindurch sich gegen die Einführung dieser Anlagen unter Hinweis auf deren complicirte Constructionen, auf das rauhe Klima, das deren guter Instandhaltung, der mannigfachen und reichlichen atmosphärischen Niederschläge und Fröste wegen, nicht zu verkennende Schwierigkeiten bietet, ablehnend verhielt, zudem, als, namentlich in Deutschland, die für Zwecke der Weichen- und Signalbedienung heranzuziehenden Organe intelligenter, bildungsfähiger und anstelliger sind und daher mechanichen Einrichtungen vorgezogen werden, hat man neuerdings diese Einrichtungen immer mehr angewendet, wozu man auch durch die stete Entfaltung und Ausweitung der Verkehrsintensität gedrängt wurde. Die hier bekanntesten Systeme sind jene von Siemens & Halske, Rüppell, sowie Schnabel und Henning.

*) Den nachstehenden, uns bereits seit Anfang Juni vorliegenden Aufsatz können wir erst jetzt zum Abdruck bringen. Die Red.

Was aber bisher ganz besonders die allgemeine Anwendung der centralen Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen in Deutschland und Oesterreich erschwerte, das sind die Betriebseinrichtungen unserer Bahnhofsanlagen selbst, welche für das Rangiren die freie Beweglichkeit der Weichen erfordern; eine Forderung, welche die bisherigen Einrichtungen der centralisirten Anlagen nicht zulassen und deshalb, namentlich in der Verständigung mit dem Verschubpersonale, mancherlei Unzukömmlichkeiten mit sich bringen, welche die rasche Abwicklung der Handleistungen nur allzu ungünstig beeinflussen.

In dieser Richtung hatte uns die internationale elektrische Ausstellung in Wien mit einer interessanten, wesentlichen Neuerung bekannt gemacht, welche nebst allen Vorzügen der Englischen und Deutschen Einrichtungen auch den speciell für unsere Betriebseinrichtungen so wichtigen Grad der freien Beweglichkeit der Weichen für Rangir-Manipulationen erforderlichenfalls bietet und deshalb volle Beachtung verdient.

Es war das die Weichen- und Signal-Stellvorrichtung für centrale und locale Bedienung des Ingenieurs A. Krüzner in Wien, welche, nachdem sie schon am 24. November 1882 eingereicht, am 18. Juli 1883 sub No. 22565 und 29645 für Oesterreich-Ungarn patentirt wurde*).

Die Einrichtungen dieses Systems ermöglichen das Stellen von Weichen und zugleich deren Verriegelung auf grosse Distanzen vom Central-Apparate aus, zugleich aber auch, sobald es die Betriebs-Verhältnisse erheischen, eine locale Bedienung der Weichen durch den Weichenwärter, indem der betreffende Weichenhebel des Central-Apparates einfach auf die Mitte gestellt und dadurch mit Hilfe eines höchst einfachen, sinnreichen Mechanismus die Weiche für die locale Bethätigung freigegeben wird.

Zu diesem Zwecke sind im Central-Hebelapparat die Signal- und Weichenhebel derart in mechanische und elektrische oder auch nur mechanische Abhängigkeit gebracht, dass eine Weiche für die locale Bedienung nur dann freigegeben werden kann, wenn die Signale auf „Verbotene Einfahrt" stehen. Es hat dies den besonderen Werth, dass die Rangirmanipulationen stets nur unter dem Schutze der Ein- bezw. der Ausfahrtssignale vorgenommen werden müssen, und andererseits die Ein- und Ausfahrt der Züge nur über central gestellte und versicherte Weichen erfolgen kann, weil ein Signal nur dann auszugeben ist, wenn der hierzu gehörige Weichenhebel im Central-Stellapparate sich entweder in der Normal- oder Endstellung befindet. Sollte aber eine locale Bedienung der Weichen ganz auszuschliessen sein, so braucht es nur der Einbringung einer einfachen Einlage in den Apparat, deren Auslösung erforderlichenfalls wieder innerhalb weniger Minuten leicht veranlasst werden kann.

Die Vortheile einer solchen Weichen-Stellvorrichtung für unsere Betriebsanlagen sind von wesentlicher Bedeutung und gipfeln zunächst darin, dass sich eine solche dem Wege jeder Weichenzunge durch eine zuverlässliche Regulirung des Hubes genau anpassen lässt und stets ein sicherer Anschluss der Weichenzunge an die Haupt-(Stock-)Schiene gewährleistet ist, weil ein etwa zwischen Zunge und Hauptschiene gelangtes Hinderniss von nur 2 mm Stärke schon ein Einlegen des Weichenhebels in seine „Falle" absolut unmöglich macht.

Diese Einrichtung gestattet ferner die Einbeziehung sämmtlicher für den Zugverkehr wichtiger Weichen an den Central-Apparat, weil selbe im Bedarfsfalle für eine locale Bedienung freigegeben werden können; sie ermöglicht schliesslich eine Ersparung an Weichen-Bedienungspersonal dadurch, dass in kleinen Stationen der amtirende Verkehrsbeamte die Weichen für die ein- und ausfahrenden Züge vom Central-Apparate aus selbst stellen, für Rangirmanipulationen aber dem Zugpersonal freigeben kann.

*) Vor einiger Zeit demonstrirte Ingenieur Froitzheim im Vereine für Eisenbahnkunde in Berlin an einem Modelle eine von der Firma Roesemann & Kühnemann in Berlin zur Patentirung beantragte Vorrichtung für centrale und locale Weichenstellung. Ingenieur A. Krüzner hat demselben als dem Vertreter der Firma Roesemann und Kühnemann gelegentlich der Internationalen elektrischen Ausstellung in Wien im Herbste 1883 über diese seine Construction an der Hand des im Nordosthofe der Rotunde ausgestellten Apparates eingehend informirt. Es ist deshalb auch ganz unzweifelhaft, dass Ingenieur A. Krüzner in Wien das Verdienst zukommt, die Idee, mit der centralen Bedienung auch eine locale Bethätigung der Weichen derart zu combiniren, dass dadurch die Sicherheit der absoluten Feststellung der Weichen nicht im geringsten beeinträchtigt werde, — zuerst erfasst zu haben, wie bereits im Abendblatt der „Neuen Freien Presse" vom 27. November 1883 von mir berichtet und später von Inspector Moritz Pollitzer in dem Resumé seines Berichtes über die Internationale elektrische Ausstellung in Wien im Jahre 1883 an das „Organ für Fortschritte im Eisenbahnwesen" (Die Anwendung der Elektricität im Eisenbahn-Betriebsdienste — von M. Pollitzer — Wiesbaden — Kreidels Verlag) bestätigt wurde.
E. Edelmann.

Diese Einrichtung bedeutet sonach eine, den speciellen Bedürfnissen unserer Betriebsanlagen Rechnung tragende Modification des bisher üblichen Systems der centralisirten Betriebs-Sicherungs-Anlagen und ist als solche der Beachtung der Fachkreise zu empfehlen. Ernst Edelmann.

Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera.

Die Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln hat unterm 7. d. Mts. an ihre Organe eine Verfügung erlassen, welche die in den verschiedenen Ländern gegen die Verbreitung der Cholera in Gültigkeit befindlichen Massregeln wie folgt zusammenstellt:

1. Spanien. Verboten ist die Einfuhr in und die Durchfuhr durch Spanien über Irun und Port Bou für Thiere aller Art in lebendem oder todtem Zustande, Schweisswolle, Lumpen, Lederabfälle, behaarte Häute, Haare, Mobilien, Bettwaaren, gebrauchte Kleider und Wäsche (Reisegepäck ausgenommen).

2. Portugal. Für Portugal gelten die von der Spanischen Regierung getroffenen Anordnungen in gleicher Weise.

3. Italien. Die Einfuhr von Knochen und Lumpen in die Italienischen Provinzen Mailand und Novara ist verboten und der Güterverkehr nach Sicilien vollständig eingestellt. Im Uebrigen ist für ganz Italien die Ein- und Durchfuhr von Lumpen, nicht gewaschenen Kleidungsstücken, roher bezw. nicht gewaschener Wolle, Tuchenden, Charpie u. s. w. aus Frankreich verboten.

Waaren dieser Art aus anderen Ländern, also auch aus Deutschland, muss ein Zeugniss eines Italienischen Consulates beigegeben werden, welches bestätigt, dass dieselben nicht aus Frankreich stammen. Im Uebrigen hat die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen die Lieferfristen sowohl für Eil- als auch für Frachtgut bis auf Weiteres aufgehoben und lehnt dieselbe egliche Verantwortlichkeit für den Schaden ab, welcher aus der von der Italienischen Regierung angeordneten Desinfection und den dabei nöthig werdenden Manipulationen entstehen könnte. Die Desinfection besteht darin, dass vor Beladung des Wagens die Wagenwände mit Carbolwasser abgewaschen und sodann nach vollzogener Beladung der Wagenraum mit Chlordämpfen gesättigt wird. Für die mit der Desinfection verbundenen Manipulationen erhebt die Oberitalienische Bahn eine Taxe von 15 Cts. pro 100 kg, welche auf die Sendungen nachgenommen wird.

4. Schweiz. Die Schweizerische Regierung hat die Ein- und Durchfuhr von aus Frankreich stammenden ungebeizten Häuten, Baumwollabfällen, Federn, Lumpen, Bettwerk und alten Kleidern, mit Ausnahme des Gepäcks der Reisenden, verboten.

5. Belgien. In Belgien ist die Ein- und Durchfuhr für aus Frankreich stammende Lumpen und Hadern aller Art, Bettwaaren, getragene Wäsche und alte Kleider — mit Ausnahme von Reisegepäck — verboten. Gegenstände der genannten Art, auch wenn sie aus anderen Ländern, also auch aus Deutschland, herrühren, werden zur Ein- und Durchfuhr in bezw. durch Belgien nur dann zugelassen, wenn der Ursprung derselben in einer für die Belgische Douane überzeugenden Weise durch amtliche oder amtlich beglaubigte Ursprungsatteste nachgewiesen wird.

6. Holland. Die Ein- und Durchfuhr in bezw. durch die Niederlande ist für Lumpen, ungewaschene Wäsche und Bettzeug, und zwar vom 28. Juli ab, für die Dauer eines Jahres verboten.

Ungewaschene Wäsche und ungewaschenes Bettzeug dürfen also unter keinen Umständen, mag es sich um Fracht- bezw. Eilgut oder um von Passägieren mitgeführte Reiseeffecten handeln, in die Niederlande eingeführt werden.

Es ist dieses namentlich von der grössten Wichtigkeit für Auswanderer, welche beispielsweise via Dalheim-Nodrop oder via Aachen-Mastricht nach den Seehäfen reisen wollen. Nach Belgien bestimmte Sendungen dieser Art dürfen also gleichfalls Niederländisches Gebiet nicht berühren, selbst wenn sie von den für Belgien vorgeschriebenen Ursprungsattesten begleitet sind. Soweit dieses daher auf Grund von Instradirungsvorschriften eventuell der Fall sein würde, haben die Versender eine andere geeignete Route in den Frachtbriefen vorzuschreiben, über welche dann die Abfertigung eventuell im gebrochenen Verkehre stattzufinden hat.

7. Deutschland. Die Einfuhr von Knochen, rohen ungebeizten Häuten, Lumpen, alten Kleidern und gebrauchter Wäsche (ausgenommen Reisegepäck), Bettzeug, Haaren und Abfällen aller Art aus Frankreich über die Französisch-Elsass-Lothringische Grenze ist untersagt.

8. Frankreich. Nach Montpellier und Castrics dürfen Lumpen, alte Kleider, Haare, gebrauchte Federn und organische Abfälle aller Art, nach Manosque Bettwaaren und Wäsche, nach Draguignan Lumpen, nach La Ciotat Früchte, nach Cette Lumpen, alte Kleider und Haare, nach Arcs Knochen, Fett, Talg, Lumpen, Schweisswolle und behaarte Häute zur Beförderung nicht angenommen werden.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 4588 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Uebergang von Lenkachsenwagen auf die Linien der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatseisenbahnen (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 4668 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, betreffend Ueberweisung des Antrages der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn auf Erweiterung des § 6 der technischen Vereinbarungen zur Erledigung nach Maassgabe des § 14 des Vereinsstatuts (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 4669 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik, betreffend Ueberweisung der in der Denkschrift der technischen Konsulenten des Vereins behandelten Fragen, betreffend die Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbiditäts-Verhältnisse der Beamten zur Erledigung nach Maassgabe des § 14 des Vereinsstatuts (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 4670 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem Verzeichniss der ständigen Commissionen des Vereins) (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 4671 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Ueberweisung zweier Anträge auf Abänderung der Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten, sowie auf Abänderung bezw. Ergänzung der Ausführungsvorschriften zu diesen Bestimmungen zur Erledigung nach Maassgabe des § 14 des Vereinsstatuts resp. zur endgültigen Erledigung (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 4686 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ersuchen um Angabe der Anzahl der gewünschten Exemplare der Referate über die Beantwortungen technischer Fragen (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 4709 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem XIII. Nachtrag zu dem Adressen-Verzeichniss der Wagenverwaltungen und zu dem VIII. Nachtrag zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen) (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 4737 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu einer Bekanntmachung der Direction der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn, betreffend die Errichtung von commerciellen Agenturen im Bereiche derselben) (abgesandt am 20. d. Mts.).

Der Import aus Deutschland und Frankreich in die Schweiz, sowie der Deutsch-Italienische Transit durch die Schweiz.

Die „Gesellschaft für Industrie und Handel“ zu Zürich hat einen interessanten Bericht über die Frage der Schweizer Eisenbahntarife veröffentlicht; derselbe enthält u. A. eine vergleichende Uebersicht der in die Schweiz von Französischem resp. Deutschem Boden aus importirten Gewichtsmengen, und zwar in Metercentnern und für die Jahre 1872 bis incl. 1883. Wir geben dieselbe nachstehend wieder:

Jahr	Quantität	Ueber die Deutsche Grenze	Ueber die Französische Grenze
1872	15 747 069	3 735 134	10 977 398
1873	17 415 629	8 327 018	7 959 704
1874	19 208 657	9 327 782	7 988 369
1875	20 165 080	10 320 043	8 285 315
1876	21 660 544	11 037 054	9 160 957
1877	19 679 494	10 917 579	7 339 240
1878	18 398 187	10 774 709	6 013 925
1879	19 593 503	11 062 315	6 246 456
1880	21 285 764	11 364 653	6 909 139
1881	19 910 291	11 203 579	6 143 414
1882	20 621 066	12 015 359	5 916 733
1883	21 710 629	13 089 578	5 726 984

Diese Zahlen bezeugen, dass die Einfuhr in die Schweiz über die Deutsche Grenze in fortwährender Zunahme begriffen ist, während diejenige über die Französische Grenze sich stetig vermindert. Vor zehn Jahren führten Deutsche Eisenbahnen von der gesammten Schweizer Waareneinfuhr nur 47,8 pCt. dorthin ein, während in 1883 dieses Verhältniss sich auf 60,3 pCt. erhob. Von dieser veränderten Proportion wurden zuvörderst die Französischen Grenzlinien in Mitleidenschaft gezogen, welche vom gesammten Import in die Schweiz 1872 45,7 pCt., in 1883 nicht mehr als 26,4 pCt. verzeichneten.

Diese Erscheinung führt der genannte Bericht auf verschiedenartige Ursachen zurück: zunächst auf den beträchtlichen

Aufschwung, welchen Deutscher Handel und Deutsche Industrie seit dem Kriege 1870/71 genommen haben; auf die Rücknahme Elsass-Lothringens und die Unterstellung der dortigen Eisenbahnen unter das Deutsche Reich; auf die grosse Bedeutung des Antwerpener Hafens; auf die Besserungen in der Rheinschifffahrt; auf das Tarifsystem der Deutschen Verwaltungen und schliesslich auf die Eröffnung der Gotthardbahn.

Des Weiteren erwähnt vorgenannter Bericht die nicht weniger charakteristischen Thatsachen, welche sich auf die Transit-Transporte durch die Schweiz beziehen. Bis vor wenigen Jahren besass die Schweiz einen nur sehr schwachen Transit, dessen Gesammtgewicht (mit Ausnahme des Jahres 1871) auf nicht mehr als rund 2 Millionen Metercentner geschätzt wurde.

„Mit der Eröffnung der Gotthardbahn", sagt erwähnter Bericht auf Seite 10, „wurde diese Situation in durchgreifendster Weise verändert und wird voraussichtlich auch noch so bleiben, bis in Kurzem die Arlbergbahn dem Betriebe übergeben sein wird". Die nachstehend aufgeführten Zahlen liefern übrigens den Beweis, dass diese Transportvermehrung ausschliesslich der Waarenbewegung zwischen Deutschland und Italien zugeschrieben werden muss:

Anni	Gesammtgewicht in Metercentnern	Deutsche Grenze		Französische Grenze	
		Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang
1870	986 730	262 476	—	51 722	–
1875	1 275 646	783 537	—	41 255	—
1880	1 998 340	442 746	1 017 420	47 195	51 177
1881	1 646 600	404 023	1 016 808	62 937	69 668
1882	2 732 606	759 352	1 656 034	641 821	310 850
1883	4 152 694	832 493	2 982 419	1 843 603	514 379

(Monitore delle str. ferr. No. 32 v. 6/8. 84.) St.

Abgrenzung der Bezirke der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirectionen in Oesterreich-Ungarn.

Die Bezirke der mit 1. August 1884 ins Leben getretenen K. K. Eisenbahn-Betriebsdirectionen sind vom K. K. Handelsminister wie folgt abgegrenzt:

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirectionen	Benennung der Strecken	
Wien	Wien - Linz (Budweiser Abzweig.) Amstetten-Kastenreith St. Valentin—Klein-Reifling St. Pölten-Leobersdorf Wittmannsdorf-Gutenstein	Wittmannsdorf-Ebenfurth Scheibmühl-Schrambach Pöchlarn-Gaming Penzing-Nussdorf Maxing-Hetzendorf Hütteldorf-St. Veit Wien-Absdorf Absdorf-Krems
Linz	Linz (Budweiser Abzweigung)-Salzburg Linz-Gaisbach Wels-Simbach Neumarkt-Passau Lambach-Gmunden	Schärding-Steinach Braunau-Steindorf Holzleithen-Thomasroith Vöcklabruck-Kammer
Innsbruck	Salzburg-Wörgl Innsbruck-Lindau Feldkirch-Buchs	Lautrach-Margarethen Bischofshofen-Selzthal
Villach	Klein-Reifling—Pontafel Hieflau-Eisenerz Laibach-Tarvis Glandorf-Klagenfurt	Launsdorf-Hüttenberg Zeltweg-Antonischacht St. Michael-Leoben
Budweis	Budweis-St. Valentin Budweis-Wessely Budweis-Protivin-Zdic	Beraun-Rakonic Budweis-Absdorf
Pilsen	Protivin-Eger Dux-Eisenstein	Littitz-Nürschau
Prag	Prag-Gmünd Verbindungsbahn-Prag Prag-Brüx-Klostergrab mit Schleppbahnen	Zlonic-Hospozin Dux-Bodenbach Ossegg-Komotau mit Verbindungsbahnen
Krakau	Oswiecim-Podgórze Sucha-Skawina *) Saybusch-Zwardón *) Saybusch-Neusandec *)	Tarnow-Leluchow Grybow-Zagorz *) Hohenstadt-Zöptau Sternberg-Grulich
Lemberg	Chyrow-Stryj Drohobycz-Boryslaw Lemberg-Stryj Stryj-Stanislau	Stanislau-Husiatyn *) Dolina-Wygoda Stryj-Beskid *)
Pola	Divacca-Pola Canfanaro-Rovigno	Herpelje-Triest *)
Spalato	Spalato-Siveric Perkovic-Sebenico	Siveric-Knin *)

Die Durchbrechung der Taurischen Alpen.

Zu den grossen Alpenlinien des Semmering, des Brenner, des Gotthard und des Mont-Cenis wird ausser den Französischen Entwürfen einer Durchtunnelung des Mont-Blanc oder Simplon von Oesterreich eine für Deutschland wichtige Linie hinzuzufügen beabsichtigt mittelst Durchbrechung der „Taurischen Alpen", wodurch die kürzeste Verbindung zwischen Mittel-Deutschland und dem Adriatischen Meere geschaffen würde.

Die Untersuchungen einer Linie zwischen Salzburg und Triest mit Durchbrechung der Alpenkette und Anschluss an die längst geplante Predilbahn sind vom Handels-Ministerium ausgeführt und haben zur Ermittelung zweier Linien geführt.

Die eine geht vom Gry im Isonzo-Thale und erreicht beim Tarvis-Pass die Oesterreichische Südbahn, berührt dann Villach und Sachsenburg, durchbricht die Alpen in der Nähe von Maunitz und geht über Gastein nach Station Schwarzbach der Salzburger Bahn, wodurch die Verbindung mit Regensburg-Eger und Nürnberg-Ingolstadt hergestellt wird und die Verbindung zwischen Mittel-Deutschland und Triest um mehr als 200 km abgekürzt wird. Die Kosten dieser Linie, welche wohl für immer den Verkehr der Adria mit Deutschland an sich ziehen würde, sind auf 70 Millionen Gulden veranschlagt.

Die zweite Linie geht von Uttendorf im oberen Pinzgau, durchbricht in der Höhe von 1 550 m den Felbertauren im höchsten und grossartigsten Theile der Taurischen Alpen, gerade zwischen den Bergriesen des Grossglockner und Grossvenediger und endigt bei Windischmatrei im Iselthal. Diese Linie soll geringere Kosten verlangen und stellt die kürzeste Verbindung zwischen der Südbahn und der Giselabahn her.

Für die erste Linie wird die Handelsentwickelung von Triest, dessen kürzlich vollendete ausgedehnte Hafenanlagen einen grossen Verkehr gestatten, als Hauptgrund angegeben, und die Anhänger derselben hoffen den anderen Alpenbahnen einen Theil des Verkehrs zum Vortheil dieser Linie zu entziehen. Trotz der Bestrebungen der Freunde der zweiten Linie hat diese Verbindung die meiste Aussicht ausgeführt zu werden, und werden demnächst wohl die ruhmreichen Techniker der Arlbergbahn eine noch grossartigere Aufgabe zu lösen haben. R. B.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verbindung Ungarns mit der Bukowina.

Schon im Jahre 1872 wurde die wichtige Linie von Sziget nach Szucsawa austracirt, um eine kürzere Verbindung von 175 km nach der äussersten Grenze der Monarchie zu gewinnen, anderseits, um der exponirten Provinz Bukowina eine sichere Zufahrt in Zeiten der Noth zu schaffen. Dieses Project ist damals auf Bedenken gestossen, weil man befürchtete, der Verkehr könnte von der Lemberg-Czernowitzer Bahn abgelenkt werden. Diese Befürchtungen sind aber ganz unbegründet, denn Ungarn muss für seine sieben Sackbahnen, Unghvár, Sziget, Dées, Maros-Vásárhely, Hermannstadt und Pitzoccny (Munkács bekommt eine Fortsetzung nach Stryj) die doch so nothwendigen Fortsetzungen im Auge behalten; ferner wird heute schon ernstlich an der Bahn von Maros-Vásárhely direct nach Rumänien geplant; endlich wird die theilweise Ablenkung des Verkehrs nach Rumänien durch alle diese Ausbeuten paralysirt. Dagegen würde das Land Bukowina die Wohlthat einer Bahn verlieren, welche ein eminent strategisches Bedürfniss ist. Es wird daher neuerlich an der Realisirung dieses Bahnprojectes gearbeitet und ist zu hoffen, dass derselben nicht wieder die vorerwähnten Bedenken entgegen gestellt werden.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld.

Das Reichsgesetzblatt veröffentlichte die vom 2. Juli datirte Concessionsurkunde für diese Eisenbahn. Concessionäre sind die Herren Julius Krepesch, Ludwig Kranz und Hanns Dettelbach, welche ermächtigt werden, eine Actiengesellschaft zu bilden. Für die zu bauende Eisenbahn werden die üblichen Begünstigungen gewährt. Sie ist längstens binnen zwei Jahren zu vollenden. Der Betrieb der Eisenbahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden, auch behält sich der Staat das Recht vor, die Eisenbahn jederzeit einzulösen, und zwar soll der Einlösungspreis aus dem Reinerträgnisse der letzten sieben Jahre nach Abschlag der zwei ungünstigsten Jahre berechnet werden und mindestens eine jährliche Verzinsung des Nominal-Anlagecapitals mit 5 Procent ermöglichen. Der zu bil-

*) Nach Fertigstellung des Baues.

denden Actiengesellschaft ist es untersagt, Prioritätsobligationen auszugeben, bis zum Betrage von 400 000 fl. darf sie jedoch Prioritätsactien emittiren, die vor den Stammactien den Vorzug geniessen. Die neue Linie ist eingeleisig und normalspurig zu erbauen, hat eine Länge von circa 21 km und mündet in östlicher Richtung aus der Station Fehring der Ungarischen Westbahn, wendet sich unmittelbar darauf nach Norden, berührt Ober-Hatzendorf, Tiefenbach und Tautendorf, führt sodann östlich unter Berührung der Orte Söckau, Hartl und Uebersbach, sodann abermals in nördlicher Richtung zu der südöstlich von der Stadt Fürstenfeld anzulegenden Endstation nächst dem Magazine der Tabakfabrik. An der Capitalsbeschaffung für diese Bahn wird sich, wie bekannt, der Staat durch die Uebernahme von Stammactien im Betrage von 425 000 fl. betheiligen. Diese Betheiligung ist in dem betreffenden Gesetze an die Bedingung geknüpft, dass das Land Steiermark dem Unternehmen durch 10 Jahre einen jährlichen Beitrag von 3000 fl. leiste und dass Prioritätsactien nur bis zum Betrage von 605 000 fl. ausgegeben werden. Dem gegenüber bestimmt, wie oben erwähnt, die Concessionsurkunde den Maximalbetrag der auszugebenden Prioritätsactien mit 400 000 fl.

Localbahnen in der Bukowina.

Im Landtage wurde das Uebereinkommen des Landesausschusses mit den Concessionswerbern der projectirten Localbahnstrecken von Hatna nach Kimpolung einerseits und von Hliboka nach Berhometh mit einer Abzweigung von Karapczin nach Czudin andererseits in Verhandlung gezogen. Es wurde die Betheiligung des Landes an der Kapitalsbeschaffung für diese beiden Linien durch Uebernahme von Stammactien im Gesammtbetrage von 280 000 fl. beschlossen, welchen Betrag das Land als Darlehen aufnehmen müsste. Die Concessionswerber sollen auch verpflichtet werden, eine normalspurige Zweigbahn von Hadikfalva nach der Stadt Radautz unter Errichtung einer Bahnbrücke über den Suczawafluss herzustellen. In der Generaldebatte wurden zwar noch andere Routen und die Einbeziehung der Städte Radautz und Suczawa in die projectirten Bahnstrecken befürwortet, doch wurden die Commissionsanträge nahezu einstimmig angenommen.

Ein Sprachen-Erlass für die Staatsbahnen.

Die Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen hat an ihre Organe einen Erlass bezüglich der Verwendung doppelsprachiger Drucksorten gerichtet. Hiernach „sind beim Personen- und Sachentransporte die mit Deutsch-Böhmischem Texte versehenen Drucksorten nur innerhalb der Landesgrenzen Böhmens und Mährens, jene mit Deutsch-Polnischem Texte nur innerhalb der Grenzen Galiziens, endlich jene mit Deutsch-Italienischem Texte nur innerhalb der Grenzen Istriens und Dalmatiens zu verwenden. Hierbei ist grundsätzlich zu beachten, dass die Ausfüllung der offenen Textstellen in den zur Hinausgabe an die Parteien bestimmten doppelsprachigen Drucksorten des Güterverkehres stets in jener Sprache zu erfolgen hat, in welcher der Frachtbrief ausgefertigt erscheint. Es ist jedoch die Anwendung einer nicht Deutschen Sprache ausschliesslich nur in den den Parteien auszuhändigenden Theilen der Drucksorten gestattet, wogegen in den nur internen Dienstzwecken dienenden Theilen unter allen Umständen sich stets nur der Deutschen Sprache zu bedienen ist“.

Eröffnung der Strecke N.-Tapolcsány-Bélicz der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Das Directorium erlässt folgende Bekanntmachung: Am 20. August l. J. wird als Fortsetzung der Linie Tótmegyer-N.-Tapolcsány die Theilstrecke Nagy-Tapolcsány-Bélicz mit den Stationen Bossány, Zsámbokret und Bélicz dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die vorerwähnten Stationen sind sämmtlich für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr eingerichtet und findet eine Beschränkung blos die Station Bossány betreffend und zwar insofern statt, als diese Station zur Aufnahme resp. Abgabe von lebenden Thieren und thierischen Rohproducten nicht ermächtigt ist.

Galizische Transversalbahn.

Die Linie Grybow-Zagorz, eine der drei Hauptstrecken der Galizischen Transversalbahn, wird bestimmt am 20. d. M. (früher sollte die Tour bereits am 20. Juni, dann im September eröffnet werden) dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Diese Linie schliesst sich an die Tarnow-Leluchower Staatsbahn an und wird durch ein Stück der Ungarisch-Galizischen Bahn, die Strecke Zagorz-Chyrow, mit der im Staatsbetriebe befindlichen Dniesterbahn verbunden. Die zwischen der Generaldirection der Staatsbahnen und der Verwaltung der Ungarisch-Galizischen Bahn gepflogenen Verhandlungen wegen der Vereinbarung eines Péage-Vertrages bezüglich der Strecke Zagorz-Chyrow haben zum Abschlusse geführt. Der Vertrag, wonach der Staatsverwaltung das Mitbenützungsrecht für die Züge der Staatsbahnen, sowie die freie Tarifirung im directen Verkehre von der einen zur andern Staatslinie zusteht, ist im Wesen dem Péage-Vertrage nachgebildet, welcher zwischen den Westlichen Staatsbahnen und der Südbahn bezüglich der Strecke Innsbruck-Wörgl geschlossen wurde. Die Eröffnung der Linie Grybow-Zagorz hat zunächst nur für den Localverkehr Bedeutung, und es wurden denn auch vorläufig nur Tarife für den Localverkehr aufgestellt. Für den grossen Transitverkehr kann die Linie erst in Betracht kommen, wenn die Strecken Neusandec-Saybusch und Stanislau-Husiatyn, insbesondere die erstere, vollendet sein werden.

Kohlenproduction und Localbahnen.

Nach den kürzlich veröffentlichten officiellen Daten über die Bergwerksproduction in Oesterreich hat sich die Kohlenproduction bei uns abermals gehoben und war, wie der Bericht ausdrücklich hervorhebt, hierbei die stetig zunehmende Ausdehnung unseres Localbahnwesens von grossem Einflusse, da hierdurch sowohl viele Productionsstätten den Consumorten näher gerückt, wie auch die Consumziffer überhaupt gehoben wurde. Die Production von Braunkohle belief sich im Jahre 1883 auf 8,57 Millionen Metertonnen (wovon 82 pCt., das ist über 7 Millionen Metertonnen, auf Böhmen und 18 pCt. = 1,6 Millionen Metertonnen auf Steiermark entfielen). Die Steinkohlenproduction bezifferte sich im Jahre 1883 auf 6,35 Millionen Metertonnen. Somit betrug die gesammte Kohlenprodruction Oesterreichs im Jahre 1883 auf 14,92 Millionen Metertonnen. Die Ausfuhr der Oesterreichischen Braunkohle hatte im Jahre 1883 einen Werth von 37 Millionen Gulden, um 1,89 Millionen Gulden mehr als im Jahre 1882 ergeben.

Erlass des Handelsministers an den Club der Mährischen Zuckerfabrikanten.

Der Handelsminister hat am 1. Juli l. J. einen Erlass an den genannten Club, betreffend die Transport-Tarifermässigungen für Zuckertransporte, gerichtet, welcher wie folgt lautet: „Es wird dem Club auf die Eingabe vom 15. März l. J. eröffnet, dass in der letzten Zeit, abgesehen von den seitens des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd mit 1. April l. J. eingeführten Ermässigungen, folgende Erleichterungen für den Zuckerexport durchgeführt wurden: a) Die angestrebte Gleichstellung der Tarife für die Mährischen und Schlesischen Zuckerfabriken mit den Böhmischen bezüglich des Exportes über Triest erscheint, insoferne es sich um Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn handelt, durch die im „Centralblatte“ No. 59 vom 17. Mai unter Post 1760 seitens der Südbahn publicirten und in den ab 1. Juli 1884 giltigen neuen Tarif für den Süd-Nordösterreichischen Verband bereits aufgenommenen, ermässigten Sätze durchgeführt. b) Eine weitere Ermässigung für raffinirten Zucker, und zwar von 12 kr. pro 100 kg von den bei 500 kg giltigen Sätzen nach Triest, wurde für die Zeit bis Ende September l. J. im Rückvergütungswege unter der Bedingung zugestanden, dass 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur Aufgabe gelangen. Dieses Zugeständniss ist in der obenerwähnten Nummer des „Centralblattes“, sub Post 1761, enthalten. c) Die Frage der Gleichstellung der Tarife für raffinirten Zucker in vollen Wagenladungen mit jenen für Rohzucker wurde bei den Bahnen neuerdings in Anregung gebracht und liegt bereits ein Nachtrag 2 zum Theil 1 der allgemeinen Tarifbestimmungen vom 1. September 1883 im Probeblatte vor, wonach in die Classification des Artikels „Zucker“ folgende Ergänzung eingeschaltet wird: „Zucker aller Art zum Export nach Oesterreich-Ungarn im directen Bahnverkehre nach und durch Deutschland, Italien und der Schweiz, nach den Balkanstaaten, sowie im Verkehre nach den Elbe-Umschlagsplätzen . . . . II-A-A.“ Ferner hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn unterm 5. Mai l. J. sich bereit erklärt, directe Frachtsätze von ihren sämmtlichen Zuckerfabriks-Stationen nach Italien zu erstellen und wurden die nöthigen Einleitungen hierzu bei der Verwaltung der K. K. a. priv. Südbahn-Gesellschaft getroffen. Ebenso gelangt für den Zuckerverkehr nach der Schweiz binnen kürzester Frist ein Tarifnachtrag zur Einführung, durch welchen sämmtliche Zuckerfabriks-Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn mit directen Frachtsätzen dahin ausgestattet sein werden, wodurch auch in dieser Richtung den mehrfach laut gewordenen Wünschen Genüge geschehen. Schliesslich wird noch bemerkt, dass der Vorlage des für den Export nach Bulgarischen Donaustationen in Aussicht genommenen Tarifes stündlich entgegengesehen wird.“

Der neue Centralbahnhof in Budapest.

Dieser am 16. d. Mts. dem Betriebe übergebene Prachtbau dient zur Verbindung der in Budapest einmündenden Linien der Ungarischen Staatsbahnen in der Ausdehnung von 4 406 km mit 52 täglich verkehrenden Trains. Die Gesammtauslagen des Personenbahnhofes und der Nebengebäude, Installation und Expropriationen mit inbegriffen, waren auf 4 880 000 fl. präliminirt. Derselbe ist durch eine 1 700 m lange Flügelbahn mit dem Josephstädter Bahnhofe verbunden. Die Grossartigkeit dieser Bahnanlage erhellt daraus, dass zum Baue dieses Bahnhofes 308 000 qm bebaut, respective regulirt wurden, und dass die Länge der im Bahnhofe befindlichen Schienen 26 km, also über drei Deutsche Meilen, beträgt. Der ganze Bahnhof wird von 70 Bogen- und 644 Glühlampen beleuchtet, eine Bogenlampe gleich 600, eine Glühlampe gleich 12 bis 20 Normalkerzen. Drei Dynamos, welche von drei Dampfmaschinen von 150, 75 und 75 Pferdekraft getrieben werden, bilden die Elektricitätsquelle.

Sehstörungen bei Eisenbahnbediensteten.

Eine Verordnung des Handelsministeriums vom Jahre 1876 verlangt, dass alle Diejenigen, welche keinen normalen Farbensinn besitzen, für den executiven Eisenbahndienst nicht verwendet werden dürfen, da einzelne Eisenbahnunfälle nur dadurch verschuldet wurden, dass die Bahnbediensteten wegen Farbenblindheit die Signale nicht erkannten. Obige Verordnung wird nicht in entsprechender Weise durchgeführt, da ein grosser Theil der Farbenblinden im Dienste verbleibt und die Fahrsicherheit gefährdet. Da es ungemein schwer ist, einen Farbenblinden, der aus Furcht, seinen Dienst zu verlieren, diesen Fehler verbirgt, zu erkennen, sollten mit der Untersuchung nur eigene hierzu befähigte und mit der nöthigen Autorität versehene Persönlichkeiten beauftragt werden, nicht aber immer die Bahnärzte, von welchen die wenigsten zugleich Augenärzte sind. Von nicht minderer Wichtigkeit für die Verkehrssicherheit sind die Kurzsichtigkeit, die Uebersichtigkeit und andere Augenleiden, die das Sehvermögen schwächen. Auf dem letzten internationalen Congresse in Amsterdam wurde deshalb eine Anzahl Thesen aufgestellt, in welchen die Forderungen formulirt wurden, welche man an die Augen von Eisenbahnbediensteten stellen soll. Allen diesen Sehstörungen ist deshalb eine erhöhtere Wichtigkeit beizumessen, als den Störungen des Farbensinnes, weil letztere nur bei Nacht zur Geltung kommen, erstere aber auch am Tage die Sicherheit der Eisenbahnfahrten bedrohen.

Die Herabsetzung der Personentarife auf den westlichen Staatsbahnen.

Der für das Jahr 1883 erschienene Geschäftsbericht der bisherigen Direction der westlichen Staatsbahnen zeigt das finanzielle Ergebniss in Folge Reduction der Personentarife auf den der genannten Direction unterstehenden Eisenbahnlinien. Die Ermässigung der Tarife war eine sehr bedeutende, und es war natürlich, dass auf eine grosse Ermässigung der Fahrpreise eine Zunahme der beförderten Personen folgen musste. Die Zahl derselben stieg von 1882 bis 1883 auf dem gesammten Netze um 25,06 pCt., welche eine Vermehrung der Einnahmen aus der Personenbeförderung um 4,53 pCt. zur Folge hatte. Diesen Mehreinnahmen stehen jedoch Mehrauslagen gegenüber, entstanden durch die Zunahme der Leistungen zur Bewältigung des angewachsenen Personenverkehrs seit dem Staatsbetriebe auf den westlichen Staatsbahnen. Diese vermehrten Leistungen drücken sich in erhöhten Ausgaben für den Verkehrsdienst und für die Zugförderung aus und bewirken auch eine raschere Abnutzung der Fahrbetriebsmittel, des Oberbaues und vieler Eisenbahneinrichtungen, die sich nicht sofort in den Ausgaben bemerkbar machen. Betrachtet man die Betriebsausgaben, so findet man eine Steigerung der Ausgaben für Zugförderungs- und Werkstättendienst, sowie für den Verkehrs- und commerciellen Dienst. Bedenkt man ferner, dass sich der Personenverkehr nur nach den von Wien nächstgelegenen Orten sehr bedeutend und nach den entfernteren Orten, wie Linz, Salzburg u. s. w., nur mässig gehoben hat, so liegt der Schluss nahe, dass es sich nicht empfiehlt, für die entfernteren Strecken die Personentarife in demselben Verhältnisse, wie für die Localstrecken, zu ermässigen, nachdem die von der Reduction der Personentarife erhoffte Erhöhung der Erträgnisse nicht eingetreten ist.

Die Eröffnung der Serbischen Eisenbahnen.

Wie die „N. Fr. Pr." berichtet, soll die feierliche Eröffnung der Strecke Semlin-Belgrad-Nisch am 4., die Uebergabe für den öffentlichen Verkehr am 14. September d. J. stattfinden.*) Die Collaudirung der Brücke, welche die Pest-Semliner Bahn mit Belgrad verbindet, findet in den nächsten Tagen statt. Die Serbischen Staatsbahnen bestehen bekanntlich aus der Hauptlinie Belgrad-Nisch, welche eine Länge von 224 km und mit ihren Zweigbahnen eine solche von 240 km besitzt, der 122 km langen Linie Nisch-Vranja und der Linie Nisch-Pirot, welche 100 km lang ist. Laut der zwischen Serbien und der Türkei abgeschlossenen Convention vom 9. Mai 1883 müssen die Linien Nisch-Vranja und Nisch-Pirot bis zum 15. October 1886 ausgebaut sein. Die Nisch-Vranjaer Bahn bezweckt den Anschluss an einen geeigneten Punkt der Salonichi-Mitrowitzaer Bahn an der Serbisch-Türkischen Grenze, während die 22 km kürzere Linie Nisch-Pirot sich bis an die Serbisch-Bulgarische Grenze in der Richtung gegen Bellowa fortsetzt und einen Theil der künftigen Route nach Constantinopel bildet.

Das Tarifbureau des Niederösterreichischen Gewerbevereins.

Dieser Verein hat ein Comité mit dem Studium der Frage betraut, ob es sich nicht empfehlen würde, in den Bureaux des Gewerbevereins eine Auskunftsstelle für Eisenbahntarife zu etabliren, um durch daselbst angestellte Beamte den Mitgliedern jene tarifarischen Behelfe zu bieten, welche es denselben ermöglichen, für ihren Bedarf positive sichere Daten über die internationalen und localen Tarife zu erhalten. Ausser diesem sollte das Tarifbureau dem Vereine selbst in allen einschlägigen Fragen jene Daten bieten können, welche es ermöglichen, in etwaigen Gutachten und Eingaben sichere und verlässliche Vorarbeiten zu liefern.

Russisches Petroleum.

Dasselbe wird vom Productionsorte Baku in ganzen Schiffsladungen über die Wolga hinauf bis nach Zaryzin gebracht, wo sich ein grosses Sammelreservoir mit einem Fassungsraum von 50 000 Zollcentnern befindet. Aus diesem Reservoir wird das Petroleum in eigene, gegenwärtig bereits in einer Anzahl von 1 500 Stück bestehende Cisternenwagen gegossen und nunmehr zu dem von den Russischen Bahnen durchwegs bewilligten Tarife von 9 Kopeken per Wagen und Werst bis Warschau verfrachtet. Daselbst befindet sich ein Reservoir mit einem gleich grossen Fassungsraum wie jenes in Zaryzin und aus diesem erfolgt wieder die Füllung in neue Cisternenwagen, da der Uebergang der ersteren auf die übrigen Bahnen des Continents wegen der Verschiedenheit der Spurweite ausgeschlossen ist. Diese Petroleum-Industrie ist gegenwärtig im höchsten Aufschwunge begriffen und es dürfte der Zeitpunkt gar nicht mehr ferne sein, in welchem das Amerikanische Product durch das Russische vom Europäischen Markte vollständig verdrängt sein wird. Betragen doch die Kosten des raffinirten Petroleums in Baku nicht mehr als 15 Kopeken per Pud, was ungefähr einem Preise von 1 Kreuzer per Kilogramm entspricht. Die Russischen Bahnverwaltungen haben bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die Frage der Ermässigung für den Weitertransport ihres Petroleums ab den Landesgrenzen angeregt. In einer Conferenz derselben wurde der Beschluss gefasst, für Russische Petroleumtransporte einen Einheitspreis von 26 Kreuzern per Wagen und Kilometer ab Grenze zur Verfügung zu stellen, wovon der Satz für das inländische Petroleum von 25 Kreuzer ganz unbedeutend differirt.

Conferenz der Directoren Ungarischer Eisenbahnen.

In der am 11. d. M. in Budapest stattgehabten Conferenz wurde in Veranlassung einer vom landwirthschaftlichen Vereine des Sároser Comitates an die Ungarische Regierung gerichteten Gesuches beschlossen, bei Ausgabe von 5 000 kg frischen Obstes, sowohl Eil- als Frachtgut, eine Ermässigung von 33 pCt. eintreten zu lassen. Die Frage der Tarifermässigung beim Transporte der vom Ministerium behufs Aufforstung von kahlen Territorien unentgeltlich verabreichten Setzlinge wurde der Tarif-Subcommission zur Antragstellung zugewiesen. Die Verordnung der Königlich Ungarischen Eisenbahn-Generalinspection bezüglich Behandlung von eventuell an der Cholera erkrankten Passagieren wurde zur Kenntniss genommen. Es wurde ferner der Bericht der in Angelegenheit der Prüfung von Amerikanischen Viehtransportwagen entsendeten Commission zur Kenntniss genommen, laut welchem die Zweckmässigkeit der in Rede stehenden Wagen nicht so zweifellos erwiesen ist, als dass deren Anschaffung seitens unserer Eisenbahnen bedingungslos zu empfehlen wäre. Die Conferenz beschloss auf Wunsch des Ungarischen Communicationsministeriums, den Situationsplan und die Längenprofile der Ungarischen Eisenbahnen anlässlich der 1885er Landesausstellung in einem gemeinsamen Album zu exponiren. Es gelangte schliesslich die Verordnung der Königlich Ungarischen Generalinspection bezüglich des Baues und der Berechnung von Demolirungsminen, welche im Kriegsfalle bei Eisenbahnbrücken und Strassenüberbrückungen zur Anwendung gelangen, zur Berathung.

Börsenbericht, Coursnotiz und Prioritäten-Conversionen.

Der Rückgang der Getreidepreise um fast 25 pCt. und des Zuckerexportes um nahezu 35 pCt. gegen das Vorjahr, haben für sämmtliche Bahnen eine flaue Stimmung hervorgerufen, von welcher insbesondere Carl-Ludwig (267,75), Elbethal (178,25), Nordwest (175,60) und Staatsbahn (311,80) berührt wurden. Unter diesen Umständen gewährt der Erfolg unserer Prioritäten-Conversionen noch einen Lichtblick, worüber wir nachstehende Bemerkungen der „N. Fr. Pr." entnehmen: „Das erste Halbjahr 1884 kann füglich die Periode der Prioritäten-Conversionen genannt werden. Es wurden convertirt die Prioritäten der Franz-Josephbahn, der Rudolphbahn, der Vorarlberger Bahn und der Salzkammergut-Bahn im Gesammtbetrage von rund 145 Millionen Gulden. Rechnet man hierzu den Betrag der jetzt convertirten Prioritäten der Prag-Duxer Bahn, so erhält man eine Gesammtsumme von rund 160 Millionen Gulden. Eine Reihe anderer Prioritäten-Conversionen ist vorläufig im Stadium des Projectes geblieben. Hierher gehört zunächst die Conversion der Prioritäten der Böhmischen Westbahn im Gesammtbetrage von 14,3 Millionen Gulden, für welche mit Rücksicht auf die nothwendige Abänderung der Bestimmungen über die Staatsgarantie die legislative Genehmigung eingeholt werden muss. Die Conversion der Prioritäten der Lemberg-Czernowitzer Bahn bildete gleichfalls durch längere Zeit den Gegenstand der öffentlichen Discussion, und hier würde es sich um ein Prioritätencapital von circa 44 Millionen Gulden handeln. Während bezüglich der Prioritäten-Conversion der Böhmischen Westbahn zwischen dieser Gesell-

*) Bestätigung ist abzuwarten; wie uns Ende Juli auf unsere Anfrage aus der Eisenbahn-Abtheilung im Serbischen Ministerium mitgetheilt wurde, sollte die Eröffnung voraussichtlich nicht vor dem 1. October erfolgen. Die Redaction.

schaft und der Regierung seit längerer Zeit Verhandlungen schweben, ist die Prioritäten-Conversion der Lemberg-Czernowitzer Bahn noch nicht actuell zu nennen. Endlich ist auch bei der Graz-Köflacher Eisenbahn eine Prioritäten-Conversion geplant, welche, sobald die Verhältnisse es gestatten, durchgeführt werden soll. Hier handelt es sich um ein Prioritätencapital von etwa 7 Millionen Gulden." — Schliesslich wird bemerkt, dass die Theorie und Praxis der Prioritäten-Conversionen in einer Arbeit des Professer Spitzer im letzten Jahrbuch der Wiener Handelsakademie sehr instructiv dargestellt ist.

Prüfungen für den Eisenbahndienst in Württemberg.

Unterm 24. Januar d. J. ist eine Königliche Verordnung ausgegeben, durch welche für die Aemter im mittleren und höheren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienst eine höhere und eine niedere Dienstprüfung vorgeschrieben wird.

Die niedere Eisenbahndienst-Prüfung bedingt die Befähigung zu den Stellen der Bureau- und Cassenassistenten, Buchhalter der Magazine, Cassen und Werkstätten, Eisenbahnsecretäre, Expeditoren, Materialverwalter, Bahnhofsverwalter II. Cl., Gepäckabfertigungs-Beamten etc. Diese Prüfung umfasst folgende Gegenstände:

1. Die wesentlichen Bestimmungen der Reichsverfassung und des Württembergischen Staats- und Verwaltungsrechts.
2. Die wesentlichen reichs- und landesgesetzlichen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen; die Organisation der Württembergischen Staatseisenbahn-Verwaltung und ihr Verhältniss zum Reich, zu andern Deutschen und ausserdeutschen Eisenbahnverwaltungen, zur Post- und Telegraphenverwaltung, sowie zur Zoll-, Steuer- und Militärverwaltung.
3. Das Bahnpolizei-Reglement und die Bestimmungen über das Signalwesen; die Vorschriften in Betreff der Unterhaltung und Ueberwachung der Bahn; die für die Betriebssicherheit wesentlichen Erfordernisse der Construction und Beschaffenheit des Bahnoberbaus, der mechanischen Stationseinrichtungen und der Betriebsmittel; die Fahrdienst-Vorschriften.
4. Das Betriebsreglement im Zusammenhang mit den einschlägigen Bestimmungen der Handels-Gesetzgebung; die Grundsätze der Bildung und Anwendung der Tarife; die Vorschriften über Abfertigung in den verschiedenen Transportgattungen.
5. Die Bestimmungen über das Etats-, Cassen- und Rechnungswesen, insbesondere bei der Eisenbahnverwaltung und über die Materialverwaltung.
6. Die practische Fertigkeit in der unmittelbaren Anwendung der Vorschriften über den Abfertigungs-, Fahr- und Cassendienst.
7. Die Telegraphenordnung und die technischen Telegrapheneinrichtungen; Fertigkeit im Telegraphiren.
8. Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens; Handels- und Verkehrsgeographie, vorzugsweise von Europa.
9. Französische Sprache, und, wenn der Candidat es wünscht, auch Italienische oder Englische Sprache.

Zulassungsbedingungen. Für diese Prüfung sind die Nachweise über 1. das zurückgelegte 21. Lebensjahr; 2. das Deutsche Indigenat; 3. die erforderliche wissenschaftliche Vorbildung (mindestens Bescheinigung über das Einjährig-Freiwilligenexamen an einer Württembergischen humanistischen oder realistischen öffentlichen Unterrichtsanstalt oder der Aufnahmeprüfung für den Dienst der Verkehrsanstalten); ferner 4. mindestens 3jähriger Fachbildungsdienst, worunter 1 Dienst-Probejahr als Eisenbahnpraktikant II. Classe; schliesslich 5. Sittenzeugniss und 6. ärztliches Attest über Gesundheitszustand, namentlich normales Hör- und Sehvermögen.

Die bei dieser Prüfung als befähigt erkannten Aspiranten treten zunächst als Candidaten für die oben genannten Stellen in das Verhältniss von Eisenbahnpraktikanten I. Classe ein, sofern sie nicht als Candidaten des höheren Dienstes in der Eigenschaft als Eisenbahnreferendare II. Classe (ein Probejahr) in den Fachbildungsdienst zugelassen werden. Solche Candidaten des höheren Dienstes, für welche die Erstehung der niederen Prüfung eine Voraussetzung der Zulassung zur höheren Prüfung bildet, haben behufs Zulassung zur niederen Prüfung ausser der Bedingung 1., 2., 5. und 6. das Zeugniss der Reife für die Immatriculation bei der staatswissenschaftlichen Facultät der Universität vorzulegen, wogegen der Nachweis über mindestens 1½jährigen Fachbildungsdienst bei Eisenbahnämtern (worunter 1 Dienstprobejahr) genügt. Verschiedene nähere Bestimmungen ermöglichen den Postpraktikanten den Uebertritt zum Eisenbahndienst und erläutern die einzelnen Stellungen. —

Die höhere Eisenbahndienst-Prüfung befähigt für administrative Collegialstellen bei der Generaldirection der Staatseisenbahnen, für die Stellen der Betriebs-Oberinspectoren, des Hauptcassirers, Vorstände für Hauptmagazins-Verwaltung, der Rechnungscontrole, Canzlei- und Bureauvorstände, Betriebsinspectoren, Bahnhofsverwalter I. Classe, Betriebs-Inspectionsassistenten u. s. w.

Prüfungsgegenstände sind:

1. Volkswirthschaftslehre und Pflege in ihren Grundzügen, sowie in besonderer Anwendung auf Urproduction, Handel, Gewerbefleiss, Verkehrsmittel, Münzwesen.
2. Hauptgrundsätze des Deutschen und Württembergischen Staats- und Verwaltungsrechts, insbesondere in Beziehung auf das Verkehrswesen.
3. Hauptgrundsätze des in Württemberg geltenden Privatrechts, insbesondere die für die Eisenbahnverwaltung wichtigen Lehren des Sachenrechts und des Obligationen- und Handelsrechts, namentlich des Frachtrechts; die Hauptgrundsätze des Civilprocesses.
4. Hauptgrundsätze des Strafrechts und des Strafverfahrens.
5. Eisenbahnkunde, insbesondere Entwickelung und Statistik der Eisenbahnen, vornehmlich in Deutschland; Kenntniss der hauptsächlichsten technischen Grundsätze über Eisenbahnbau, Unterhaltungs- und Betriebsmittel; genaue Kenntniss des Betriebs, einschliesslich Signal- und Telegraphenwesen.
6. Grundzüge der Finanzwissenschaft in dem in Württemberg geltenden Finanzgesetze und Einrichtungen, sowie die besonderen Bestimmungen für die Eisenbahnverwaltung, und des Etats-, Cassen- und Rechnungswesens.
7. Französische, event. wie oben Italienische oder Englische Sprache.

Die Zulassung zu dieser Prüfung ist neben der Vollendung des Dienstprobejahres als Eisenbahnreferendar II. Classe durch ein mindestens einjähriges theoretisches Fachstudium bedingt. Eine Ausnahme geniessen solche Candidaten, welche eine höhere Dienstprüfung im Justiz-, Regiminal-, Finanz-, Bau- oder Maschinenfache oder die höhere Postdienstprüfung bestanden haben. Dieselben können nach Vollendung des Dienstprobejahres sich um Zulassung zur höheren Prüfung melden, und zwar werden alsdann diejenigen, welche die 2. höhere Dienstprüfung in obengenannten Fächern mit einer Zeugnissnote*) I. oder II. Classe bestanden haben, nur noch in denjenigen Fächern geprüft, welche nicht Gegenstand einer schon bestandenen Prüfung waren.

Die bei der höheren Eisenbahndienst-Prüfung für befähigt Erkannten treten als Candidaten der eingangs erwähnten Stellen in das Verhältniss von Eisenbahnreferendaren I. Classe ein. Einige Uebergangsbestimmungen, welche die gedachte Verordnung ausserdem enthält, bieten kein allgemeineres Interesse.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht dieser Eisenbahn-Gesellschaft pro 1883 ergab der Verkehr mit England eine Einnahme von 84 000 fl. gegen 69 000 fl. in 1882 und der Verkehr mit Belgien 7 000 fl. gegen 5 000 fl. in 1882. Der Transitverkehr zwischen der Staatsbahn und der Linksrheinischen Bahn entwickelte sich erheblich; gegen 7 134 Personen im vorigen Jahre wurden in 1883 in diesem Verkehre 21 776 Personen befördert; diese Zunahme ist hauptsächlich Folge der Eröffnung der Verbindungsbahn bei Beugen.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr steigerten sich um etwa 36 000 fl.

Im directen Verkehr betrug die Einnahme aus dem Güterverkehr 7 200 fl. mehr als in 1882. Es wurden in diesem Verkehr befördert 9 101 700 kg Eisenerz für 8 554 fl. gegen 3 530 000 kg für 3 931 fl. in 1882 und 23 645 000 kg Kohlen für 26 442 fl. gegen 21 775 000 kg für 24 880 fl. in 1882. Im directen Verkehr mit der Staatsbahn wurden 28 465 fl. mehr vereinnahmt in Folge der bedeutenden Ballasttransporte (75 310 000 kg für 30 124 fl.).

Der Transit-Güterverkehr ging in allen Süddeutschen Verkehren, sowie auch im Rheinisch-Niederländischen Verkehr zurück. Während in 1882 im Transitverkehr 21 775 000 kg Kohlen für 24 882 fl. befördert wurden, betrug dieser Verkehr in 1883 nur 16 040 000 kg für 19 464 fl.

Befördert wurden in 1883 276 269 Personen, 1 278 600 kg Gepäck, 89 100 kg Bestellgüter, 709 600 kg Eilgüter, 6 500 500 kg Stückgüter, 219 671 700 kg Frachtgüter und 21 685 Stück Vieh.

Die Einnahmen betrugen 1883 aus dem Personen- und Gepäckverkehr 206 127 fl., aus dem Güter- und Viehverkehr 213 291 fl., überhaupt 435 846 fl. Es wurden im Ganzen in 1883 53 497 fl. mehr vereinnahmt als in 1882.

Verausgabt wurden in 1883 23 590 fl. mehr.

Es verbleibt ein Reingewinn von 118 823 fl. (gegen 88 916 fl. in 1882). Nach Abzug einer Summe von 18 000 fl. für den Erneuerungsfonds für den Oberbau und das Material wurden 100 000 fl. zur Auszahlung mit 8 fl. der am 1. November 1883 und mit 12 fl. der am 1. Mai d. J. verfallenden Coupons bestimmt und der Rest auf neue Rechnung übertragen.

---

*) Bei Württembergischen Staatsprüfungen werden in der Regel folgende Befähigungsstufen unterschieden:

Classe I A. ausgezeichnet. I B. recht gut.
" II A. gut. II B. ziemlich gut bis gut.
" III A. ziemlich gut. III B. zureichend.

Von den Locomotiven wurden 472 655 km zurückgelegt und von sämmtlichen Wagen 3 376 575 Wagen- und 6 753 150 Achskilometer, wovon resp. 2 209 942 und 4 419 884 auf eigenen Linien.

Schweiz.

Gütschbahn.

Am 17. d. M. hat die Eröffnung der Drahtseilbahn auf den aussichtsreichen Gütsch bei Luzern stattgefunden. Bis zum 15. October werden per Tag 22 Züge abgelassen. Fahrtaxe für hin und zurück 50 Cts. Diese ausserordentlich billige Fahrtaxe sichert der interessanten Bergbahn voraussichtlich eine bedeutende Frequenz.

Amerikanische Correspondenz.

Unfälle durch Brückeneinsturz.

Ein wie bedeutender Theil der Unfälle in Amerika durch, bezw. auf Brücken entsteht, mag daraus geschlossen werden, dass im Juni d. J. an vier auf einander folgenden Tagen je ein ernstlicher derartiger Fall vorkam.

Der erste fand statt am 26. Juni auf der Terre Haute und Indianapolis Bahn, auf welcher eine hölzerne Gitterbrücke unter einem darüber fahrenden Güterzuge zusammenbrach, wobei Maschine und verschiedene Güterwagen in den Wabash Fluss fielen, der Locomotivführer, der Feuermann und ein Bremser getödtet, der Zugführer und ein zweiter Bremser erheblich verletzt wurden.

Die Brücke war schon ziemlich alt und soll schon seit längerer Zeit als gefährlich angesehen worden sein.

Ein ganz ähnlicher Fall war der am folgenden Tage auf der Cincinnati, Indianapolis, St. Louis und Chicago Bahn vorgekommene. Hier brach ebenfalls eine hölzerne Howe'sche Gitterbrücke unter einem darauf fahrenden Güterzug zusammen, jedoch nicht in Folge der Schadhaftigkeit derselben, sondern weil behufs Reparatur eine Schiene auf derselben aufgenommen und dies Fahrhinderniss nicht in genügender Weise dem kommenden Zuge signalisirt war. Letzterer entgleiste, zerstörte zwei Joche und Locomotive und 10 Wagen fielen in den White River.

Der dritte Fall ereignete sich am 29. Juni cr. auf der Virginia Midland Bahn in der Nähe von Lynchburg. Ein Expresszug, welcher die Brücke über den James Fluss zu passiren hatte, wurde vorher weder angehalten, noch wurde seine Geschwindigkeit — vielleicht in Folge schadhafter Bremsen — gemässigt, so dass er im schnellsten Tempo auf die Brücke gelangte. Einer der Personenwagen schwankte dabei dermassen, dass er die Gitter der Brücke an einer Seite streifte, sodann entgleiste und noch ca. 100' über die Schwellen mitgeschleppt wurde. Dadurch zerbrach ein Joch und fiel nebst 2 Schlafwagen in den Fluss. Zum Glück war der Zugführer die einzige verletzte Person, die in den heruntergefallenen Wagen befindlichen Passagiere konnten durch die Fenster oder in die Decken geschlagene Oeffnungen unbeschädigt gerettet werden.

Der vierte Fall, am 30. Juni, betraf einen Bauzug auf der Chicago, Burlington und Cansas City Bahn, welcher in Folge des Zerbrechens der von ihm passirten hölzernen Interimsbrücke über den Grand River in diesen hinabfiel, wobei 2 Arbeiter getödtet und 15 schwer verletzt wurden; 3 andere werden noch vermisst und sind vermuthlich ertrunken.

Neue Speisewagen.

Die Wason Manufacturing Company hat zwei neue Restaurationswagen in Arbeit und bis auf die Bemalung fertig, welche vom 1. September cr. ab zwischen Worcester und Newhaven laufen sollen und in Folge wichtiger darin angebrachter Verbesserungen gegen die bisher üblichen Einrichtungen, die vollkommensten Eisenbahn-Speisehäuser des Landes zu werden versprechen. Sie sind 71' lang, also 20' länger als die gewöhnlichen Personenwagen und 10' länger als die Pullmann'schen Speisewagen, und $9\frac{1}{2}$' breit.

Die aussergewöhnliche Länge ist angewendet trotz der verhältnissmässig bedeutenden Zunahme des zu transportirenden todten Gewichts, weil sie eine luxuriösere innere Einrichtung gestattet. Der Speisesalon im Centrum der Wagen hat eine Länge von 30', durchweg in Mahagony und gepolstertem grünen Leder hergestellt, fünf Tafeln an jeder Seite mit einer Totalsitzfähigkeit für 40 Personen; neben jeder Tafel befindet sich ein breiter bis zur Decke reichender Spiegel. An der Seite jedes Sitzes ist ein Fenster, unten von Doppel-Spiegelscheiben, oben von buntem Glas. Jede Abtheilung hat auch oben eine Doppel-Oellampe und drehbare Opernsessel, welche den Zugang zur Tafel erleichtern. Mittels des Mann'schen Ventilationssystems, einer der Zugaben für diesen Salon, wird bei der Bewegung des Wagens die äussere Luft durch einen Staubfilter und im Sommer durch mehrere Schichten von zerkleinertem Eis in die dazu bestimmten Abtheilungen unter den Tafeln hineingetrieben. Im Winter tritt an die Stelle des Eises erwärmter Dampf. Zwischen dem Speisesaal und der Küche ist eine 10' lange Speisekammer mit einem netten verzierten, nach dem Salon geöffneten Buffet. Aus diesem Raum führt ein 2' breiter Gang nach dem Ende des Wagens und der einzige Eingang zur Küche ist — mit der alleinigen Ausnahme einer Oeffnung zur Herausgabe der Speisen — von der Plattform, um den Eintritt der Küchendünste in den Wagen zu vermeiden. Die Küche von $16\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2}$' enthält u. A. Wärmtische, Eisbehälter und Ausgüsse. Es werden auch ein Eisbehälter auf den Plattformen und zwei Refrigatoren unterhalb der Wagen sich befinden. Letztere hängen übrigens in 8 Satz von 4fachen Gussstahlfedern und laufen auf zwei 6rädrigen Trucks von 42" Papierrädern mit Stahltyres.

Die Wagen werden demnächst eine tägliche Rundfahrt machen zwischen Worcester und Newhaven, zur Mittagstafel dienend in dem Zuge 11 Uhr Morgens ab Boston oder Newyork und zur Abendtafel für die Züge ab 4.30 Nachmittags von diesen Stationen. (Springfield (Mass.) Republ. v. 2./7. 84.)

Jowa: Spirituosen-Gesetz.

In Jowa ist am 4. Juli cr. ein Gesetz in Kraft getreten, nach welchem den Transport-Gesellschaften bezw. ihrem Personal bei einer Strafe von 100 D. für jeden Uebertretungsfall untersagt ist, berauschende Getränke nach Orten innerhalb des Staats zu transportiren ohne Beibringung eines vom Bezirksanwalt des zu berührenden Landestheils auszustellenden Ermächtigungsscheins. Die Hälfte der Strafe fällt dem Denuncianten, die zweite Hälfte dem Schulfonds zu.

Gesetz zum Schutz von Leben und Eigenthum in Newyork.

Ein Rundschreiben des Eisenbahn-Commissariats in Newyork macht die Eisenbahn-Gesellschaften des Staates aufmerksam auf das in letzterem mit dem 31. Mai cr. gültig gewordene „Gesetz zum besseren Schutz von Leben und Eigenthum auf den Eisenbahnen dieses Staates, zur Förderung der sicheren und besseren Verwaltung der Dampfeisenbahnen".

Der Wortlaut des Gesetzes ist (abgekürzt) folgender:

Sect. 1. Dampfeisenbahnen sollen fortan beim Bau neuer oder bei Erneuerung bereits vorhandener Weichen auf Fracht- oder Personen-Transport-Hauptlinien, entweder Weiche nach dem Princip von Tylor, Wharton, Lorenz oder Split-Point-Weichen, oder sonstige Arten von Sicherheitsweichen, welche die Entgleisung eines Zuges bei falscher Stellung verhindern, oder endlich durch fernstehende Signale geschlossene Weichen anwenden.

Sect. 2. Jede Dampfeisenbahn hat binnen 6 Monaten vom Inkrafttreten des Gesetzes ab an jeder niedrigen Brücke oder Baulichkeit, welche die Bahn oberhalb der Gleise kreuzt, wirksame Warnungssignale an denjenigen Stellen, wo solche zum Schutz der auf der Decke der Wagen etwa befindlichen Beamten gegen Beschädigung nöthig erscheinen, anzubringen und fernerhin zu unterhalten. Wer ein derartiges Signal zerstört etc., macht sich eines strafbaren Vergehens schuldig.

Sect. 3. An allen Punkten, wo die Strasse irgend einer Art oder eine Strassenbahn eine Dampfeisenbahn im Niveau kreuzt, kann der höchste Gerichtshof oder der Bezirksgerichtshof auf Anrufen der Localbehörden und auf 10 Tage vorher an die betr. Gesellschaft zu erlassende Nachricht die Stationirung eines Signalmannes bestimmen.

Sect. 4. Nach dem 1. Juli 1886 darf an neuen Güterwagen keine andere Kuppelung angebracht werden, als solche, welche ein automatisches Kuppeln oder Entkuppeln zulässt, bezw. nicht erfordert, dass eine Person die Kette leitet, den Kuppelnagel mit der Hand hebt resp. zwischen die Enden der Wagen tritt.

Sect. 5. Alle Züge und allein fahrende Locomotiven sollen vor Niveaukreuzungen, und zwar nicht weniger als 200' und nicht mehr als 800' davor, zum vollständigen Stillstand gebracht werden und die Kreuzung nur durchfahren, wenn die Linie frei und das Signal von einem an der Kreuzung zu stationirenden Wärter gegeben ist. Wenn sich die betheiligten beiden Gesellschaften wegen der Kosten des Wärters nicht einigen können, soll der oberste Gerichtshof darüber Entscheidung treffen. Im Falle der Nichteinigung bezüglich des Vorrangs der Züge hat das Eisenbahn-Commissariat Regeln hierfür vorzuschreiben. Das vollständige Anhalten etc. soll eingestellt werden können, wenn dasselbe von dieser Behörde als unpraktisch erkannt oder wenn mit deren Einverständniss entsprechende Abschlussweichen resp. Signale angebracht sind.

Sect. 6. Nach Verlauf eines Jahres vom Inkrafttreten dieses Gesetzes darf keine Dampfeisenbahn zum Personentransport Wagen verwenden, an welchen nicht automatische Luftbremsen oder eine andere Art von Sicherheits-Kraftbremsen, die von der Locomotive aus benutzbar sind, sich befinden. Diese Bestimmung findet aber nicht Anwendung auf Wagen, welche an Güterzüge mit fahrplanmässiger Geschwindigkeit von nicht mehr als 20 Miles pro Stunde angehängt werden.

Und nach dem 1. Juli 1884 dürfen keine Züge, welche ausschliesslich Post- oder Personenbeförderung haben, Wagen fahren, welche mit der alten Kettenverbindung gekuppelt worden.

Sect. 7. Ein Gepäckmeister (baggage-master) oder andere Person, dessen Geschäft es ist, Reisegepäck zu behandeln, zu bewegen oder in Verwahrung zu halten, und der absichtlich oder fahrlässig einen Koffer, ein Felleisen, eine Kiste etc. beim Ver- oder Entladen, Transportiren, Aufbewahren etc. beschädigt oder zerstört, oder eine Eisenbahn-Gesellschaft, welche wissentlich einen derartigen Gepäckmeister etc. im Dienst behält, oder welche solche Beschädigungen oder Zerstörungen durch mangelnde Abhülfe oder unterbleibende Verbesserung der Hantierungseinrichtungen zulässt, soll in eine Strafe von höchstens 50 D. verfallen. Die Hälfte der Strafe kann vom Gericht dem Beschädigten zugesprochen werden.

Sect. 8. Jeder im regelmässigen Personenverkehr zur Verwendung kommende Wagen muss mit einer Garnitur von Werkzeugen, bestehend aus einer Axt, einem Schmiedehammer, einer Brechstange und einer Handsäge, in leicht zugänglicher Weise versehen sein.

Für jeden Zuwiderhandlungsfall sind in den einzelnen Paragraphen bestimmte, zum Theil ziemlich hohe Strafen festgesetzt.

In Bezug auf die eigenthümliche Bestimmung der Sect. 7 bemerkt der Boston „Advertiser“ wohl nicht mit Unrecht:

„Die Strafbestimmung mag ganz gut sein, man sollte aber auch eine andere Seite der Sache zu beachten nicht unterlassen. Das Anwachsen der Reisekoffer ist verhältnissmässig grösser gewesen, als fast irgend eines anderen Gegenstandes in diesem sich so hastig entwickelnden Lande. Sie sind häufig zu schwer für zwei starke Männer, um sie mit Ruhe oder Sicherheit zu bewegen, und wenn sie, wie dies öfters vorkommt, von nur einem Manne mit der äussersten Geschwindigkeit während des kurzen Aufenthalts des Zuges bewegt werden müssen, so ist der Beamte eher der Geschädigte als der Schädigende und hat Anspruch auf die Theilnahme und den Schutz des Publikums. Man sollte also auch ein Gesetz geben, dass kein Gepäckstück ein gewisses Gewicht — das von einem Manne ohne Nachtheil für seine Gesundheit durchschnittlich zu bewegende — überschreiten dürfe. Dann würden wenigstens diejenigen, die grosse Gepäckstücke nöthig haben, dazu leichtes und biegsames Material verwenden lassen. Die Eisenbahnen können dies durch gemeinsame Festsetzungen reguliren und sollten es thun mehr im Interesse der Humanität als des Eigenthums.“

Ein von der „General-Baggage-Agent's-Association“ und der „General-Passenger-Agent's-Association“ bereits gemachter Versuch, das Gewicht der Gepäckstücke zu begrenzen, ist in Folge des Protestes von Reisenden fehlgeschlagen.

Vielleicht die grössten Sünder in dieser Beziehung sind die Handlungsreisenden, deren Musterkoffer der Schrecken der Gepäckmeister etc. und meistens viel schwerer zu hantiren sind, als der „Saratoga“, welchen die in die Sommerfrische reisende Dame mit sich führt. („Railr. Gaz.)

Aus Newyork und Umgegend.

Von **Hermann Claudius**.

XVII.

Vom rückwärtigen, nach Osten gelegenen Theile meiner Wohnung aus überblicke ich, wie früher erwähnt, Hell-Gate; die vorderen, nach Westen zu liegenden Fenster erlauben einen noch schöneren Fernblick. Wenige Hundert Fuss vom Hause entfernt läuft der lange und breite Viaduct der New-York Central and Hudson River Railroad. Dieser Viaduct wird auch von Zügen anderer Bahnen benutzt — der gemeinschaftliche Bahnhof ist das Grand Central Depot, 4. Avenue und 42. Strasse.

Hinter diesem Viaducte wird der Horizont durch den nördlichsten Theil des schönen Centralparkes begrenzt — in 5 Minuten kann ich denselben erreichen. Nach rechts sehe ich bis in die Gegend von High-Bridge; da der Centralpark bei der 110. Strasse aufhört, und ich zwischen der 101. und 102. wohne, habe ich jene Strecke der 8. Avenue Elevated Railroad vor meinen Augen, welche, Curve und Gegencurve bildend, so ungemein hoch erbaut ist, wie ich s. Z. mittheilte.

Seit Anfang April sehe ich nun täglich eine ungemein grosse Anzahl von Personenzügen vor meinen Fenstern vorüber fahren, und habe wahrscheinlich bereits alle Personenzugs-Locomotiven, soweit sie bis New-York kommen, gesehen. Desgleichen kenne ich auch fast alle Personenzugs-Locomotiven der Pennsylvania- und Lehigh-Valley Bahn, sofern sie bis Jersey-City laufen. Eine grosse Anzahl von Locomotiven anderer Strecken, z. B. der New-Jersey Centralbahn und der Bahnen auf Long-Island ist mir auch bekannt. Noch nie habe ich aber bis jetzt, also seit beinahe 4 Jahren, hier eine Locomotive mit nur einem Paare Triebrädern gesehen — alle Locomotiven besitzen gekuppelte Räder — selbst die schnellsten Personenzugs-Locomotiven deren vier, die Lastzugs-Maschinen sechs und mehr.

Der Anstrich der Maschinen, die Messingverzierungen u. s. w. wechseln bei den verschiedenen Bahnen, der Grundtypus ist jedoch ein, ich möchte sagen, langweilig gleicher.

Die Waggons sind riesig gross und schwer, donnern daher gewaltig; die Kuppelstangen arbeiten rapid, weil die Räder für grosse Geschwindigkeit doch relativ klein sind. Man glaubt Wunder, mit welcher Schnelligkeit ein Zug vorbeisaust, da er einen bedeutenden Lärm macht und die Kolbengeschwindigkeit gross ist. Letztere wird nur durch Verwendung besten Materiales, geschickteste Construction und sorgsamste Ausführung der Arbeit möglich. Selten ist jedoch die Geschwindigkeit der Züge grösser als 50 englische — noch nicht 10 geographische Meilen in der Stunde.

Ich bin einst auf einer Cail'schen Locomotive der Französischen Ostbahn gefahren und lernte den wundervollen ruhigen Gang bei sehr grosser Geschwindigkeit schätzen. Freilich darf man an solche Maschinen nur wenige der schweren Amerikanischen Waggons hängen.

Möge man Personenzugs-Locomotiven mit einer oder mit zwei Triebachsen verwenden, nur vermeide man, meiner Ansicht nach, das hier übliche Truckgestell. Es ist entsetzlich, wie viele Locomotiven hier entgleisen, statt zu „führen“, „entführt“ dieser bewegliche Vorderwagen die Maschine — „it jumps the track“ und stürzt dann sofort in den Graben hinab. Auf der kurzen Strecke zwischen Jersey-City und Menlo Park habe ich bereits einige Locomotiven „herumliegen“ sehen — vor zwei Jahren im September an demselben Tage zwei oder drei. Die eine war allerdings durch eine Brücke gebrochen und hing, durch den Tender festgekeilt, in der Schwebe.

Fast alle Eisenbahnbrücken in der Umgebung von Jersey-City sind von Holz. So führt ein ungeheurer Holzviaduct der Central Railroad of New-Jersey von Bergenpoint über die Newark Bay nach Elizabethport. Dieser Viaduct ist etwa 2 Englische Meilen lang und erinnert an die Lagunenbrücke von Venedig nach Mestre, doch ist er eben durchaus von Holz erbaut.

Im vorigen Jahre begann die Pennsylvaniabahn den Bau einer zweiten Eisenbahnbrücke über den Hackensackriver, welche nun im Betriebe ist. Diese Bahn gilt für eine der reichsten und als die am besten gebaute und verwaltete in den Vereinigten Staaten. Weshalb nun neben der alten eine neue hölzerne, nicht eine eiserne Brücke gebaut wurde, ist mir unklar — eine Holzbrücke und noch dazu von so hässlicher Construction ist doch nur als Nothbrücke erlaubt, in der Nähe einer Stadt wie New-York ist sie nicht am Platze.

Der Hackensackriver ist kaum so breit, wie die Theiss bei Szolnok. Auch ist zu bemerken, dass die Züge über solche Brücken und speciell über die Hackensackbrücke mit voller Geschwindigkeit fahren. Nun, fast jede Woche berichten die Zeitungen auch, dass irgend ein Zug „durchgebrochen“ ist. Die Ueberschrift lautet meist: Through the trestle.

Präjudizien.

v. O. **Unterschied zwischen einem doppelseitigen Vertrage und der Zusage unter Resolutivbedingung nach Französischem Rechte.** Am 16. Mai 1876 erhob die Hessische Ludwigsbahn Klage gegen die Stadt Alzey vor dem Bezirksrichter allda, in welcher sie auf Grund eines Gesetzes vom 14. August 1867 Zahlung von 140 195 *M.* als Beitrag zur Erbauung der Bahnen von Mainz über Alzey an die Landesgrenze und von Bingen nach Alzey verlangte. — Mit Antrag vom 11. November 1876 erhob Beklagte Widerklage auf Zahlung von 27 512 *M.* 44 *₰* mit Zinsen vom 1. December 1864 bez. 1. Januar 1865, welche sich auf folgende Thatsachen gründete: „Am 31. März 1863 beschloss der Gemeinderath von Alzey, das zum Bau einer Eisenbahn von Worms über Mosheim nach Alzey in der Gemarkung von Alzey nöthige Gelände zu 21 Morgen auf Rechnung der Stadt zu erwerben und der Hessischen Ludwigsbahn um den Preis von 500 Gulden den Morgen unter der Bedingung zur Verfügung zu stellen, dass 1. die Stadt Alzey von ihren früher übernommenen Verbindlichkeiten, falls diese bei der veränderten Sachlage noch rechtliche Wirksamkeit hätten, entlastet werde und 2. diese Bahn bis Ende 1864 in Betrieb gesetzt sei. — In einem weiteren Gemeinderathsbeschlusse vom 14. October 1864 ist bemerkt, dass die Stadt, insofern die im früheren Beschlusse gestellte Bedingung voraussichtlich nicht erfüllt werde, keinerlei Verpflichtung mehr habe und daher befugt sei, die Bewilligung des verlangten weiteren Terrains an Bedingungen zu knüpfen und wurde demgemäss beschlossen, den im Beschlusse vom 31. März 1863 bestimmten Termin bis Ende 1865 unter der ausdrücklichen Bedingung zu erweitern, dass die Bahn bis 1. Januar 1866 vollständig in Betrieb gesetzt sei. Beide Beschlüsse erhalten die Genehmigung der Kuratelbehörde sowie des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigsbahn. — Die fragliche Bahn wurde aber erst im April 1867 in Betrieb gesetzt. — Die Stadt Alzey machte nun in der Widerklage geltend, dass sie bei Nichteintritt der Bedingung, unter der sie ihr Versprechen

gegeben, dasjenige, was sie der Ludwigsbahn auf Grund desselben gewährt habe, zurückverlangen könne; sie habe für Erwerbung des fraglichen Geländes 27 512 ℳ 44 ₰ mehr, als der stipulirte Preis von 500 Gulden pro Morgen betrage, aufwenden und hierfür Darleben aufnehmen müssen und diese Summe bilde den der Bahn gewährten Vortheil bez. den Betrag, um den sie bereichert sei. — Nachdem die Hauptklage durch Vergleich ihre Erledigung gefunden, wurde über die Widerklage verhandelt und erging am 5. Juni 1879 ein Urtheil, welches die Einreden des Verzichtes und Vergleichs zurückwies und betreffs der weiteren Einrede, dass die Fertigstellung der Bahn durch höhere Gewalt verhindert worden sei, sowie betreffs der Thatsache, dass der Mehraufwand die besagte Summe betragen habe, Beweis zuliess. — Nachdem die gegen die Beweisauflage dieses Urtheils gerichtete Berufung als unzulässig verworfen und der Antrag, von Erhebung des Beweises Umgang zu nehmen, durch Urtheil des Landgerichts zu Mainz vom 26. Juli 1882 zurückgewiesen war, wurde der zugelassene Beweis erhoben und erging am 4. Januar 1883 Endurtheil des besagten Gerichts, durch welches dem Antrage der Widerklägerin gemäss erkannt wurde. Das Gericht erachtete zwar den zugelassenen Einredebeweis für geführt, erklärte ihn jedoch für unerheblich. — Gegen dieses Urtheil legte die Ludwigsbahn Berufung ein. — Das Ober-Landesgericht zu Darmstadt wies durch Urtheil vom 5. Mai 1883 die Widerklage ab, unter Verurtheilung der Widerklägerin in sämmtliche Kosten. — In den Gründen ist erörtert: „Mit Rücksicht auf die dem Beschlusse vom 31. März 1861 vorausgehenden Vorgänge, sowie auf das spätere Verhalten der Stadtgemeinde sei anzunehmen, dass die Stadt das verhältnissmässig geringe Opfer nicht mit Rücksicht auf den festgesetzten Termin, sondern auf die Herstellung der Bahnlinie überhaupt, gebracht habe, dies aber habe sie, da es auf einige Monate früher oder später nicht ankommen könne, auch erreicht. — So sehr hiermit die gegebene Entscheidung gerechtfertigt erscheine, müsse dieselbe doch auch auf die vis major begründet werden, als auf das primäre und eigentliche Vertheidigungsmittel der Beklagten. — Mit Recht habe der erste Richter angenommen, dass die Verzögerung des Bahnbaues durch unvorhersehbare Umstände herbeigeführt worden sei. Es frage sich, ob bei dieser zufälligen Unmöglichkeit der Leistung Artikel 1148 code civil Anwendung finde, was Klägerin verneint, weil sie ja nicht Schadenersatz, sondern Rückgewähr einer Leistung verlange (condictio causa data causa non secuta). Code civil spreche nur von der condictio indebiti und der Fall einer solchen liege nicht vor. Nicht der von der Stadt gewährte Grund und Boden werde zurückverlangt, sondern man fordere Dasjenige, was die Stadt über den Betrag von 10 500 Gulden verausgabt habe, also etwas Anderes als das Hingegebene; hieraus aber erhelle, dass ein wahrer und eigentlicher Schadenersatz begehrt werde. Der Klägerin hätte die Resolutionsklage aus Art. 1184 code civil zugestanden, um das Gegebene zurückzuverlangen. — Zur Begründung jeder Schadenersatzklage gehöre übrigens der Nachweis eines Schadens, ein solcher sei aber nicht behauptet, noch weniger erwiesen“.

Gegen dieses Urtheil legte die Klägerin die Revision ein, welche indess vom Reichsgericht verworfen ist aus folgenden Gründen: „Die Gründe des angefochtenen Urtheils enthalten verschiedene unrichtige Rechtsanschauungen. Unrichtig ist zunächst, wenn das Ober-Landesgericht meint, die Widerklägerin hätte die Klage aus Art. 1184 code civil anstellen müssen; denn es handelt sich in vorliegender Sache nicht um einen zu gegenseitigen Leistungen verpflichtenden Vertrag, sondern um ein einseitiges unter einer Resolutivbedingung im Sinne des Art. 1180 (nicht 1184) code civil gegebenes Versprechen. Hier bedurfte es keiner Resolutionsklage, vielmehr war nur zu prüfen, wie diese Bedingung zu verstehen (Art. 1175 das.) und ob sie in diesem Sinne erfüllt sei oder nicht. Unrichtig ist ferner, wenn angenommen wird, die erhobene Klage sei ihrer Natur nach eine Schadenersatzklage; denn es handelt sich im vorliegenden Falle keineswegs um Ersatz eines durch rechtswidrige, bezl. vertragswidrige Handlungen zugefügten Schadens, sondern um Rückgewähr dessen, was die Widerbeklagte in Folge einer Leistung der Widerklägerin angeblich ohne Rechtsgrund in Händen hat. Es ist das eine den Condictionen des Römischen Rechts entsprechende Klage, welche überall stattbaft ist, wo sich ergiebt, dass eine stattgefundene Leistung des Rechtsgrundes entbehrt, sei es, weil ein solcher irrigerweise als vorhanden angenommen wurde (condictio indebiti), sei es, weil die bezügliche Verpflichtung aus irgend einem Grunde (Nichtigkeit, Resolution etc.) später wegfiel (condictio causa data, causa non secuta oder condictio sine causa). Mit Unrecht glaubt das Ober-Landesgericht, diese Klage gehe immer nur auf Rückgabe der hingegebenen Sache, vielmehr erstreckt sie sich, falls diese Rückgabe wegen Verkaufs, Incorporation der Sache oder aus einem anderen Grunde unmöglich ist, sowohl nach Römischem als nach Französischem Rechte nur auf Rückgewähr dessen, was an die Stelle trat, bezl. auf Herausgabe der in den Händen des Empfängers befindlichen ungerechtfertigten Bereicherung. Ein Irrthum ist es endlich, wenn auf die durch höhere Gewalt herbeigeführte Unmöglichkeit der Erfüllung Gewicht gelegt wird; denn, wer sich nur unter einer gewissen Bedingung verpflichten will, ist (abgesehen von dem Falle des Art. 1178 code civil) nicht verpflichtet, wenn diese Bedingung nicht eintritt, mag der Grund sein, welcher er wolle.

Nichtsdestoweniger erscheint die angefochtene Entscheidung haltbar; denn das Ober-Landesgericht giebt einen weiteren Entscheidungsgrund dahin, dass die Bedingung, unter welcher die Widerklägerin verpflichtet sein wollte, in dem Sinne, wie sie gemeint gewesen, eingetreten sei. Das Ober-Landesgericht prüft nämlich gemäss Art. 1175 code civil, welches der eigentliche Sinn der fraglichen Bedingung gewesen sei, und folgert in ausführlicher Begründung, im Hinblick auf die Umstände, unter welchen die Stadtgemeinde das fragliche Versprechen gab, sowie auf ihr späteres Verhalten, es könne nicht der Wortlaut der Erklärung massgebend sein (Art. 1156 das.), vielmehr habe die Bedingung im Wesentlichen nur darin bestehen sollen, dass die Bahn selbst so schnell als möglich fertig gestellt werde, während die Beifügung eines genau bestimmten Zeitpunkts der Fertigstellung nur den Zweck gehabt habe, auf möglichste Beschleunigung des Bahnbaues hinzuwirken. War dies in der That der Sinn der Bedingung, unter welcher sich die Stadt verpflichten wollte, so ist diese Bedingung offenbar eingetreten; denn das Ober-Landesgericht stellt weiter fest, dass der Bahnbau mit möglichster Beschleunigung gefördert und die Bahn im Laufe des Jahres 1867 in Betrieb gesetzt worden sei . . . . .“ (Erk. des II. Civilsen. des Reichsgerichts vom 4. Januar 1884; Dr. Puchelt, Zeitschr. f. Franz. Civilrecht Bd. XV S. 476 ff.).

Literatur.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil: Eisenbahn-Stations-Verzeichniss der etc. Eisenbahnen Europa's. 15. Auflage. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Berlin 1884. Preis 6 ℳ.

Die Herausgabe des mühsamen, wieder vollständig umgearbeiteten Werks findet in diesem Jahre aussergewöhnlich spät (am 23. August) statt. Der Grund ist, dass nicht nur das Bahngebiet der Preussischen Staatsbahnen am 1. April und am 1. Juli erheblichen Zuwachs erhalten hat, sondern dass auch die Ungar. Staatsbahnen am 1. April und die Oesterreichischen Staatsbahnen sogar erst am 1. August ganz neu organisirt worden sind und dass die nöthigen Unterlagen namentlich hinsichtlich der letzterwähnten umfassenden Neuorganisation, welche nothwendig in dem Werk noch zu berücksichtigen war, trotz aller Bemühungen leider nicht zeitiger zu erlangen waren. Auch die durch Neuorganisation der Französischen Eisenbahnen nöthig gewordenen umfassenden Aenderungen haben viel Zeit in Anspruch genommen. Als Aequivalent für das späte Erscheinen bringt das Werk den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes und seiner Stationen am 15. August 1884 zur Anschauung und berücksichtigt vollständig die erwähnten Neuorganisationen der Preussischen, Ungarischen und selbst der Oesterreichischen Staatsbahnen vom 1. August 1884. Auch die Daten über die demnächst zu eröffnenden Serbischen Bahnen konnten nach officiellen Quellen noch im August herbeigeschafft werden. Mit welchen Schwierigkeiten die Herstellung des Werks, welches bei seinem Erscheinen den neusten Stand des Bahnnetzes darstellen soll, verbunden ist, erhellt einigermassen aus dem Umstand, dass dieselbe über ein halbes Jahr (vom 1. Januar ab) in Anspruch nimmt und grosse Parthien des Werks wie z. B. diesmal die Notizen betreffend das Oesterreichische Eisenbahnnetz während des Satzes mehrmals so wohl für den geographischen als für den alphabetischen Theil durchaus umgearbeitet werden müssen.

Die Personal-Verzeichnisse sind nach dem Stand vom Juli dieses Jahres angegeben und unter den Nachträgen auch noch die am 1. August mit der Einsetzung der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen eingetretenen Personal-Aenderungen beigebracht.

Einem oft geäusserten Verlangen soll die neue Adressen-Zusammenstellung der Eisenbahn-Verwaltungen Europas entgegenkommen, welche in der Vorbemerkung Seite III—VII zu finden ist, ebenso die Uebersicht der in Betrieb und Bau befindlichen Deutschen Locolbahnen sowie die Uebersicht der in Europa im Laufe des Jahres 1883 und 1884 eröffneten und der gegenwärtig in Bau begriffenen Linien.

Besonders kenntlich gemacht sind zum ersten Mal in dem Werk durch besonderes Zeichen (*) die 2 Ortsnamen umfassenden Stationsnamen, desgleichen (im alphabetischen Stations-Register) die Schmalspur-Stationen (II).

Die zum Werk gehörigen Uebersichtskarten (der Abstossstationen von Mitteleuropa mit farbiger Abgrenzung der Bahngebiete und der Eisenbahn-Directions- und Betriebsamts-Bezirke der Preussischen Staatsbahnen) sind bereits Anfangs Juli in neuer Auflage erschienen. (Siehe No. 52 S. 703.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen und Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Am 16. d. Mts. ist, nach einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen der für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete und eine neue Station bildende Budapester Personenbahnhof eröffnet worden. Von dem Tage der Eröffnung fahren die mit Personenbeförderung verkehrenden Züge der Linie Budapest-Bruck a/L. nicht mehr vom Budapester Bahnhofe der K. K. priv. Südbahn, sondern von dem neueröffneten Personenbahnhofe ab resp ein.
Die Station Budapest-Josefstadt wird seit dem 16. d. Mts. ausschliesslich für den Frachtverkehr benutzt, ferner werden ohne nähere Bahnhofs-Bezeichnung nach Budapest aufgegebene Eilgutsendungen nach der Station Budapester Personenbahnhof kartirt.
Berlin, den 18. August 1884. (1977)
Die geschäftsführende Direction.
Krancke.

II. Güterverkehr.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband.
Zu dem vom 1. August d. Js. ab gültigen Gütertarif für den Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verband tritt am 1. September cr. bezw. mit dem Tage der Eröffnung der Linie Weida-Mehltheuer für den Durchgangsverkehr der 1. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neue Ausnahme-Frachtsätze für Bausteine, profilirt und abfaçirt, jedoch ungeschliffen, Ausnahme-Frachtsätze für rohe Erze ab Unterwellenborn nach Haidhof und Rosenberg, ferner eine Transportbegünstigung für die Artikel Kirschen, Preiselbeeren und Weintrauben und ist von den Verbands-Güterexpeditionen zu beziehen.
Erfurt, den 16. August 1884. (1978)
Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung.

Die Stationen Dampremy und Pannenhuys der Belgischen Staatsbahnen sind mit den für die Stationen Courcelles (Centre) bezw. Bruxelles (Allée verte) bestehenden Frachtsätzen in den Specialtarif für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquetts im **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr** via Bleyberg vom 20. Februar 1877 aufgenommen worden.
Auf Sendungen nach bezw. von den mit der Station Dampremy in Schienenverbindung stehenden Werken „Dampremy (Blanchisserie)" und „Dampremy (Tréfilerie)" kommen indessen nicht die für die Station Courcelles (Centre), sondern die für die Station Monceau bestehenden Frachtsätze zur Anwendung.
Elberfeld, den 20. August 1884. (1979)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Der am 20 Februar 1883 eingeführte Ausnahmefrachtsatz für Eisenvitriol bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Merzdorf und Wien im **Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande** ermässigt sich auf 1,36 ℳ pro 100 kg. Gültig bis Ende December 1884.
Breslau, den 20. August 1884. (1980)
Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. September 1884 ab werden im Tarifheft No. 2 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** und zwar im Verkehr zwischen der Station Stettin des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen Warschau, Pruszkow und Ruda-Guzowska der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn andererseits die Ausnahmetarifsätze für Cement in Wagenladungen von 10 000 kg auf 24,53 Kopeken und 0,70 ℳ pro 100 kg ermässigt.
Bromberg, den 14. August 1884. (1981 J)
Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.
Am 1. October 1884 neuen Styls scheidet die Station Kissingen der Königlich Bayerischen Staatsbahn aus dem Verbande und werden die in der 2. Auflage des Tarifs für den directen Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Februar 1876 enthaltenen bezüglichen Fahrgeld- und Gepäckfrachtsätze aufgehoben.
Bromberg, den 16. August 1884. (1982 J)
Die geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes.

Zum Tarif für den **Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Güterverkehr** vom 10. October 1875 ist ein vom 1. September d. Js. ab gültiger Nachtrag XX erschienen, durch welchen „Gemälde und Kupferstiche" aus dem Verzeichniss der sperrigen Güter gestrichen werden.
Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen, auch können Exemplare dieses Nachtrages durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.
Altona, den 16. August 1884. (1983)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection.

Mit Giltigkeit vom 20. d. Mts. ab erlangt der im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** bestehende Ausnahmetarif 7 für Erze auch für den Artikel Roheisen Geltung. Ferner werden in denselben folgende neue Taxen aufgenommen:
von Rosenberg nach Zwickau 0,67 ℳ,
„ Sulzbach i/O. „ „ 0,66 „
pro 100 kg.
Dresden, am 16. August 1884. (1984)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. September l. J. tritt der II. Nachtrag zum **Südösterr.-Ungar.-Deutschen Gütertarif** vom 1. October 1882 in Kraft und wird der bezügliche provisorische Nachtrag vom 15. Juni cr. hiedurch aufgehoben.
Der II. Nachtrag enthält ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und Waarenclassification auch theilweise ermässigte Tarifsätze für eine Reihe Deutscher Verbandsstationen, sowie neue Ausnahmetarife für die Artikel Kartoffelmehl und Stärke, Bleiweiss, Bleizucker, Mennige, Zinnsalz und Zinkweiss, Tafelglas (Fensterglas gewöhnliches und Glastafeln, ungeschliffene) Weinhefe und Garne.
München, den 16. August 1884. (1985)
Generaldirection der K. B. Verkehrs-Anstalten, Betriebs-Abtheilung.

Die Giltigkeitsdauer des in den Staatsbahn-Verkehren **Hannover** und **Oldenburg-Berlin** und **Breslau** bezw. im **Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande** bestehenden Ausnahmetarifs für Sprit und Spiritus zum See-Export nach den Stationen Hamburg H. St., B. H. und L. B., Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm wird bis zum 31. August 1885 verlängert.
Berlin, den 18. August 1884. (1985 a)
Königliche Eisenbahndirection.

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr.
Unter Rückbezug auf unsere Bekanntmachung vom 2. d. Mts. wird hierdurch zur Kenntniss gebracht, dass die directe Abfertigung von Gütern im Verkehr zwischen Station Grimmenthal der Werrabahn und den westlichen Bayerischen Stationen nicht am 15. d. Mts., sondern erst am 1. October d. Js. zur Aufhebung gelangen wird.
Meiningen, den 19. August 1884. (1986)
Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die in den Tarifen für den **Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Güter- und Getreideverkehr** vom 1. December 1880 bezw. vom 1. Juli 1882 enthaltenen Frachtsätze der Station Budapest der Ungarischen Staatsbahn kommen fortan auch im Verkehr mit der Station Budapest-Kelenföld an Stelle der bisherigen Taxen zur Anwendung.
Köln, den 18. August 1884. (1987)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Die in dem Hefte 1 des Tarifs für den **Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Güterverkehr** vom 1. October 1883 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Görkau und Oberleutensdorf der Dux-Bodenbacher Eisenbahn treten mit Ablauf des Monats September d. J. ausser Kraft.
Köln, den 19. August 1884. (1988)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische).

Am 1. September cr. treten directe Tarifsätze für die Beförderung von Gütern zwischen Station **Lengerich** des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Station **Bülderup-Bau** des Eisenbahn-Directionsbezirks Altona in Kraft.
Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.
Köln, den 15. August 1884. (1989)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Am 1. September d. Js. treten im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbande** für den Transport von Caolin, Porzellanerde etc. (Ausnahmetarif 11) neue Frachtsätze für die Stationen Eibenstock, Jägersgrün und Wolfsgrün in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.
Dresden, am 16. August 1884. (1990)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. September d. J. ab werden die Stationen Grünau des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, und Löbau der Sächsischen Staatsbahn in den im **Berlin-Sächsischen Verbandsverkehre** bestehenden Ausnahmetarif für Getreide etc. einbezogen. Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.
Dresden, am 18. August 1884. (1991)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 1. September l. J. erscheint unter der Bezeichnung „Zweite Abtheilung" des internen Gütertarifs eine Neuauflage der internen Ausnahmetarife. Dieselbe erhält ausser Aenderungen in der Nummerirung etc. und Ergänzungen der bisherigen Ausnahmetarife insbesondere den neuen Ausnahmetarif No. 2 für die Güter des Specialtarifs III; dessen Frachtsätze sind sämmtlich billiger als die regelmässigen Frachtsätze des Specialtarifs III, weshalb die letzteren nicht mehr zur Anwendung kommen. Ferner werden durch diesen Ausnahmetarif die bisherigen Ausnahmetarife No. 3 und 4 (für Kohlen und Roheisen) aufgehoben und ersetzt. Aus dem bisherigen Ausnahmetarif No. 2 (künftiger A.-T. No. 3) ist der Artikel Stroh gestrichen worden, doch bleiben die bisherigen Sätze, soweit sie billiger sind, als die künftigen, noch bis zum 15. October l. J. in Kraft. Neu eingeführt wird schliesslich noch ein Aus-

nahmetarif für Palmöl, Palmkernöl und Cocosöl ab Mannheim.

Der Tarif kann durch Vermittelung unserer Güterstationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 20. August 1884. (1992)
Generaldirection.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. September 1884 treten folgende Ausnahmetarife für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes in Wirksamkeit:

1. nach Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn und Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft;

2. nach Stationen der Mähr. Grenzbahn im Staatsbetriebe und

3. nach Stationen der Sächs. Staats-Eisenbahnen und Reichenberg S. N. D. V. B.

Durch diese Tarife werden aufgehoben:

a) der Ausnahmetarif für den directen Transport von mineralischer Kohle und Coaks aus dem Niederschlesischen Steinkohlenrevier nach Stationen der K. K. priv. Böhm. Commercialbahnen, K. K. priv. Böhm. Nordbahn etc. vom 1. August 1883;

b) derjenige von den Stationen Neurode (conc. Wenzeslausgrube etc.), Mittelsteine, Möhlten nach Stationen der K. K. priv. Böhm. Commercialbahnen etc. via Liebau, Mittelwalde und Seidenberg etc. vom 1. September 1883;

c) der Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen etc. nach Stationen der Böhm. Commercialbahnen via Halbstadt-Starkotsch vom 1. September 1883;

d) der gleichnamige Tarif nach Stationen der K. K. priv. Mähr. Grenzbahn via Mittelwalde - Wichstadtl - Lichtenau beziehungsweise Grulich vom 15. November 1881;

e) die in dem Ausnahmetarif (A) für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen etc. aus dem Waldenburger Reviere vom 1. Juli 1878 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze nach Stationen der Sächs. Staats-Eisenbahnen etc. und nach Reichenberg S. N. D. V. B.

Exemplare der mit 1. September neu zur Einführung gelangenden Tarife können sowohl bei der unterzeichneten Centralverwaltung als auch bei den betheiligten gesellschaftlichen Stationen eingesehen und bezogen werden.

Wien, 14. August 1884. (1993)
Die Centralverwaltung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. An Stelle des in No. 58 der Vereinszeitung Seite 777 3. Spalte für Hradisch, Hullein und Napagedl publicirten Getreide-Frachtsatzes von 1,92 *M.* treten ab 1. October 1884 folgende erhöhte Frachtsätze in Kraft:

Hradisch . . . . . . 2,00 *M.*
Hullein . . . . 2,05 „
Napagedl . . . . . . 2,08 „

Wien, am 13. August 1884. (1994)
Betriebsdirection.

K. K. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien. Mit Giltigkeit vom 1. September 1884 wird ein Tarif für den directen Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen Stationen der a. priv. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, sowie der Station Wien (St. Marx) der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der K. K. Staatsbahnlinie „Oswiecim-Podgórze" andererseits eingeführt.

Wien, am 15. August 1884. (1995)
K. K. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Berlin - Thüringisch - Bayerischer Personen-Verkehr via Lichtenfels und Ritschenhausen. Zum Tarif für den obengenannten Verkehr ist mit Gültigkeit vom 1. August cr. der IV. Nachtrag erschienen, enthaltend directe Billet- und Gepäck-Taxen für den Verkehr zwischen Berlin B. A. und verschiedenen Thüringischen Stationen einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen andererseits über die neueröffnete Strecke Dietendorf-Suhl-Ritschenhausen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billet-Expeditionen.

Erfurt, den 18. August 1884. (1996)
Königliche Eisenbahn-Direction.

IV. Submissionen.

Submission auf Lieferung von 9 455 t Stahlschienen, 78 000 Stück eisernen Querschwellen, 49 000 Paar Schienenlaschen und 50 000 Stück Unterlagsplatten. — Termin am 4. September 1884, Vormittags 11 Uhr, im Geschäftslocal des diesseitigen Materialienbureaus hierselbst — Fürstenwallstrasse No. 10. — Offerten müssen bis zu obigem Termin frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Offerten auf Lieferung von Oberbaumaterial" versehen an das vorbezeichnete Bureau eingesandt werden. Die Bedingungen können daselbst eingesehen werden; auch sind dieselben von dem genannten Bureau gegen Einsendung von 1 *M.* für jede Materialart zu beziehen.

Magdeburg, den 13. August 1884. (1997)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Submission auf Lieferung von 134 000 Stück eichenen Bahnschwellen, 25 000 Stück kiefernen Bahnschwellen und 14 230 Stück eichenen Weichenschwellen. Termin am 8. September 1884, Vormittags 11 Uhr, im Geschäftslocal des diesseitigen Materialienbureaus, Fürstenwallstrasse No. 10, hierselbst. Offerten müssen bis zu diesem Termin frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Bahn- und Weichenschwellen" versehen an das bezeichnete Bureau eingesandt werden. Die Bedingungen können daselbst eingesehen, auch gegen Einsendung von 1 *M.* bezogen werden.

Magdeburg, den 16. August 1884. (1998)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 67. 1884.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1 Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2 Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 27. August 1884.

Dieser Nummer liegt No. 16 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Zur Braunschweigischen Eisenbahn-Beamtenfrage.

In der Presse wirbelt die sogenannte Braunschweigische Eisenbahn-Beamtenfrage noch immer einen ganz ungewöhnlichen Staub auf. Bisher war hauptsächlich die Frage erörtert, ob die ehemaligen Braunschweigischen Staatsbahnbeamten, welche in den Dienst der Eisenbahngesellschaft übergetreten waren, für den Fall der Auflösung derselben die Fortzahlung ihres bisherigen vollen Gehalts ohne irgend welche Gegenleistung verlangen könnten, oder ob sie verpflichtet seien, dem in die Rechte und Pflichten der Gesellschaft eintretenden Preussischen Staate ihre Dienste fortzuleisten, oder endlich ob der Fall der Pensionirung wegen veränderter Diensteinrichtungen im Sinne des § 50 des Braunschweigischen Staats-Dienstgesetzes hier vorläge. Diese Frage war von den bisher laut gewordenen Stimmen der Presse stets in dem Sinne beantwortet worden, dass die Beamten ohne Gegenleistung volle Gehaltszahlung verlangen könnten.

Wir wollen dieses Thema hier nicht erschöpfend behandeln und nur bemerken, dass nach § 50 des Braunschweigischen Staats-Dienstgesetzes und § 13 des Vertrags über den Verkauf der Braunschweigischen Staatseisenbahnen der Gesellschaft die Befugniss zur Pensionirung der ehemaligen Staatsbeamten auch dann erwächst, wenn die Dienste eines Beamten „durch veränderte Diensteinrichtungen“ entbehrlich werden. Was der Gesellschaft schon für den Fall veränderter Diensteinrichtungen zusteht, wird ihr, sollte man meinen, auch für den Fall einer durch eigenen Beschluss herbeigeführten Auflösung zustehen. Der Braunschweigische Staat hat bei dem Verkauf der Bahnen an die Gesellschaft selbst nach diesem Grundsatz gehandelt und Beamte, welche in Folge dieser „veränderten Diensteinrichtung“ — des Verkaufs der Bahnen — entbehrlich wurden und nicht in den Dienst der Gesellschaft übertreten wollten, einfach pensionirt. An einen Anspruch dieser Beamten auf unverkürzte Fortzahlung ihres Gehalts ist damals von keiner Seite gedacht worden.

Man muss indessen zugeben, dass eine richterliche Entscheidung in entgegengesetztem Sinne denkbar ist, wonach ein früherer Braunschweigischer Staats-, jetzt Eisenbahn-Gesellschaftsbeamter weder verpflichtet wäre, nach der Auflösung der Gesellschaft in den Dienst des Preussischen Staats zu treten, noch auch sich mit der bis dahin erworbenen Pension zu begnügen, sondern den Anspruch erheben könnte, eine anderweit zu normirende Entschädigung zu erhalten, weil er sich die Substituirung eines andern Dienstherrn nicht gefallen zu lassen brauche. Wir sagen, eine solche richterliche Entscheidung ist namentlich bei der jetzt die Rechtsprechung beherrschenden Tendenz, die individuelle Freiheit zu schützen, wohl denkbar, nicht aber wahrscheinlich.

Indessen muss schon die blosse Möglichkeit einer solchen Entscheidung, welche jedenfalls erst nach jahrelangem Processiren in letzter Instanz ergehen könnte, zur Vermeidung eines für alle Betheiligten peinlichen schwebenden Zustandes dahin führen, einen sichern Ausweg zu suchen.

Ein Blick auf die bisher von der Preussischen Regierung abgeschlossenen Verstaatlichungsverträge zeigt das naheliegende und einfache Mittel, um auch diese Zweifel zu lösen. Die Gesellschaften der bisher verstaatlichten Bahnen sind nicht aufgelöst, sie bestehen vielmehr als Eigenthümerinnen des Unternehmens fort und übertragen Betrieb und Verwaltung derselben an den Preussischen Staat. Die Beamten der Gesellschaft bleiben in dieser Stellung und ihrer bisherigen Beschäftigung, falls sie es nicht vorziehen, mit dem Preussischen Staat in ein ihnen von demselben angebotenes neues Vertragsverhältniss zu treten, durch welches sie Preussische Staatsbeamte werden.

Nach unserer Ueberzeugung wird kein denkender Jurist die Ansicht vertreten, dass auch bei Aufrechthaltung der Gesellschaft ein Beamter derselben die Fortsetzung seines bisherigen Dienstes deshalb werde verweigern können, weil nicht mehr die ursprünglich von der Gesellschaft eingesetzte Direction, sondern auf ausdrücklichen Beschluss der Gesellschaftsorgane die vom Staate eingesetzte Behörde als Vorstand der Gesellschaft fungirt. Es würde sich alsdann keineswegs um einen Wechsel in der Person des eigentlichen Dienstherrn handeln, als solcher verbliebe vielmehr die Gesellschaft, es träte nur ein Wechsel ein in dem ausübenden Vorstandsorgan der Gesellschaft.

Bei allen verstaatlichten Bahnen gab es und giebt es noch jetzt vereinzelte Gesellschaftsbeamten, welche aus diesem oder jenem Grunde es ablehnten, in den Dienst des die Verwaltung übernehmenden Staats zu treten. Dieselben sind einfach in ihrem bisherigen Vertragsverhältniss zur Gesellschaft verblieben.

Wird also die Gesellschaft nicht sogleich aufgelöst, sondern überträgt sie nur durch Beschluss ihrer Organe Betrieb und Verwaltung an den Preussischen Staat, so entschwindet denjenigen Beamten, welche bis jetzt etwa darauf speculirten, alsbald mit vollem Gehalt in den Ruhestand versetzt zu werden und ihre noch rüstigen Kräfte vielleicht anderweit zu verwerthen, diese allerdings verlockende Aussicht völlig.

Offenbar aus Kreisen, welche diese Enttäuschung fürchten, stammt ein neuerdings in mehreren Zeitungen (u. A. „Hannoverscher Courier“ und „Berliner Börsenzeitung“) abgedruckter Artikel, welcher die ganz neue Behauptung aufstellt, nach dem Gesetze müsse die Liquidation der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft erfolgen, da die sämmtlichen Actien dauernd in Einer Hand, in der des Preussischen Staates vereinigt seien.

Wir sind in der That gespannt, das fragliche Gesetz näher bezeichnet zu sehen, und wir möchten insbesondere die Frage beantwortet wissen, wer das Recht haben soll, diese Liquidirung herbeizuführen, wenn der einzige Actionär, der Preussische Staat selbst, die Liquidation aus irgend einem Grunde nicht für wünschenswerth hält. Soll etwa den Beamten, welche mit der Gesellschaft einen Vertrag geschlossen haben, das Recht zustehen, die Auflösung zu verlangen, lediglich deshalb, weil ihnen das besser passt? An ein solches „car tel est notre plaisir“ glaubt doch wohl Niemand!

Eine noch viel bedenklichere Seite schlägt aber der erwähnte Zeitungsartikel an, indem er die ganze Erörterung der Uebergangsfrage völlig verlässt und ganz plötzlich mit der Behauptung hervortritt, dass den jetzigen aus dem Braunschweigischen Staatsdienst in den Gesellschaftsdienst übernommenen Beamten ein klagbares Recht zustehe, von der jetzigen Gesellschaft einen Wohnungsgeldzuschuss zu verlangen!

Man höre: den Staatsbeamten ist beim Uebertritt in den Gesellschaftsdienst im Jahre 1869 zugesagt worden, sie sollten „in Betreff der Anciennetät und Befähigung bei dem Aufrücken in höhere Gehalte und besser dotirte Stellen nach den bisherigen Grundsätzen berücksichtigt werden.“ Nun hat der Braunschweigische Staat seinen Beamten im Jahre 1874, also 5 Jahre später, eine Gehaltszulage nach dem Vorgang von Preussen in Gestalt des Wohnungsgeldzuschusses gewährt, an welchen im Jahre 1869 auch noch nicht einmal gedacht werden konnte!

Kann es nun einen handgreiflicheren Fehlschluss geben, als den, dass den Beamten aus der im Jahre 1869 gemachten Zusicherung der Behandlung nach bisherigen Grundsätzen ein klagbares Recht darauf zustehen sollte, von der Gesellschaft nunmehr die Behandlung nach ganz anderen Grundsätzen zu verlangen, die der Braunschweigische Staat selbst erst 5 Jahre später ganz neu aufgestellt hat?! Wenn der mehrerwähnte Satz des Staatsbahn-Verkaufsvertrags das hätte ausdrücken wollen, was der Verfasser jenes Artikels meint, dass die Beamten der Gesellschaft mindestens das Einkommen zu fordern hätten, welches sie beim Verbleiben im Staatsdienst in ihren Stellungen erhalten haben würden, so hätte in jenem Satz doch nicht die Behandlung nach den bisherigen, sondern die nach den zukünftigen Grundsätzen der Staatsverwaltung zugesichert werden müssen! Aber auch dann wäre noch immer keine rechtliche Verpflichtung zur Zahlung der Wohnungsgeldzuschüsse für die Gesellschaft entstanden, denn jener Passus sichert den Beamten überhaupt keine bestimmten Gehaltssätze zu, sondern nur die Behandlung nach den bisherigen Grundsätzen „bezgl. der Anciennetät und Befähigung beim Aufrücken in höhere Gehaltsclassen und Stellungen.“

Wer daher den Satz so auslegt, wie der Verfasser des obigen Artikels, der thut dies entweder gegen seine eigene bessere Ueberzeugung, oder aber er hat keine Ahnung von dem Unterschiede zwischen einem etwaigen in den Beamtenkreisen durch den Hinblick auf die inzwischen in den Besitz eines Wohnungsgeldzuschusses gelangten Staatsdiener gewährten Wunsche und einem klagbaren Recht.

Was nun diesen Wunsch betrifft, so ist im Jahre 1874, als die Gewährung des gedachten Zuschusses vom Braunschweigischen Landtag genehmigt wurde die Bewegung unter den Gesellschaftsbeamten, eine gleiche Zulage zu erlangen, lebhaft genug gewesen! Man weiss recht gut, dass nicht böser Wille, sondern lediglich die schlechte Finanzlage damals die Gesellschaft von einer gleichen Bewilligung abhielt. Uebrigens sind unseres Wissens seitdem Gehaltszulagen und Competenzaufbesserungen nach und nach für alle Beamten-Kategorien gewährt worden, wenngleich nicht in der Form gerade des Wohnungsgeldzuschusses.

Wahrlich, wenn damals, 1874, auch nur ein entfernter Gedanke daran gewesen wäre, jenem Wunsch der Beamten den Charakter eines rechtlichen Anspruchs zu geben, so wäre doch wohl damals der rechte Zeitpunkt gewesen und es würden sich wohl auch die rechten Männer gefunden haben, um einen solchen Anspruch durch alle Instanzen zur gerichtlichen Entscheidung zu bringen. Wie kommt es doch, dass durch volle 10 Jahre hindurch ein solcher Anspruch nicht erhoben ist? Bescheidenheit oder Furcht würde wohl die Beamten nicht gehindert haben, einen solchen durchzufechten, wenn es wirklich ihr gutes Recht war! Und noch sonderbarer, gerade jetzt soll dieser Anspruch geltend gemacht werden, und zwar erst dann, wenn die Gesellschafts-Direction, der ja wohl die Normirung der Gehälter bisher obgelegen, verschwunden sein und an ihre Stelle eine Preussische Staatsbehörde getreten sein wird, welche denjenigen Beamten, die in ihre Dienste überzugehen bereit sind, gerade den Wohnungsgeldzuschuss gewährt, wegen dessen Vorenthaltung geklagt werden soll!

Traurig genug, dass durch Aufnahme solcher Artikel in angesehene Pressorgane in den Kreisen des betroffenen Beamtenthums, welche ja nur zu sehr geneigt sind, ihre Wünsche für Rechtsansprüche zu halten, ganz unklare Vorstellungen und unerfüllbare Hoffnungen erweckt werden. Mit einer Kühnheit ohne Gleichen stellt der fragliche Artikel die Beschäftigung des Richters mit jener Frage als etwas Selbstverständliches, keinem Zweifel Unterliegendes hin, und die Schwierigkeit für den Richter wird nur darin gesehen, dass derselbe nur durch einen Vergleich der Besoldungen in den verschiedenen Kategorien der Eisenbahnbeamten mit solchen der Staatsdiener ermessen könne, um wieviel die Eisenbahnbeamten geschädigt seien! Und doch liegt die Sache für jeden Einsichtigen so, dass schon der Versuch einer Klage auf den „vorenthaltenen“ Wohnungsgeldzuschuss an der Unmöglichkeit scheitern müsste, einen Rechtsverständigen für ihre Begründung und Anstellung zu finden. Und sollte sich doch ein solcher finden, so würde der Richter die Klage wegen mangelnder „Substantiirung“ bei der Notorietät der entgegenstehenden Thatsachen ohne Weiteres abweisen müssen.

Wir glauben, der Inhalt des angegriffenen Artikels richtet sich hiernach von selbst. Wenn derselbe schon von vornherein den Preussischen Staat des Vertragsbruchs verdächtigt, indem er die Vermuthung ausspricht, die Controlepflicht der Braunschweigischen Regierung demselben gegenüber werde den Beamten nichts nützen; wenn er die Braunschweigische Regierung ebenfalls bezichtigt, das Recht der Beamten nicht geschützt zu haben, so verräth er durch diese auch gegen die Regierungen gerichteten Angriffe seine trübe staatsfeindliche Quelle. Wir hoffen, die Braunschweigischen Eisenbahnbeamten werden sich durch solche Presserzeugnisse nicht irre machen lassen! Einen Dienst hat ihnen der Verfasser, welcher ja wohl den fraglichen Beamtenkreisen nicht fern stehen wird, schwerlich geleistet. Denn die Saat der Unzufriedenheit mit den jetzigen Zuständen und des Misstrauens in die zukünftigen Verhältnisse kann unmöglich gute Frucht tragen. Würden die verkehrten Anschauungen jenes Artikels*) in den Beamtenkreisen Boden gewinnen, so würde von vorne herein das gute Einvernehmen zwischen den Braunschweigischen Eisenbahnbeamten und den neuen Preussischen Behörden in sehr unliebsamer Weise gestört werden und es liegt wohl sehr auf der Hand, dass diese Störung unmöglich im Interesse der Beamten liegen kann. —.—

Neue Alpenbahnprojecte.

In einigen Organen der Tagespresse wird wieder der Bau neuer Alpenbahnen erörtert, obschon die Zeit dazu übel gewählt scheint; denn gerade in den letzten Wochen, seit dem Inkrafttreten der Quarantänemassregeln in den Südeuropäischen Staaten, haben die bestehenden Alpenbahnen mehr oder minder erhebliche Ausfälle in den Einnahmen zu verzeichnen oder noch zu erwarten. Indessen lässt sich die Opportunität, ja selbst die Nothwendigkeit neuer Alpenbahnen nicht in Abrede stellen. Für den zunehmenden Verkehr zwischen Deutschland und Italien werden auf die Dauer die beiden bestehenden Alpenbahnen nicht genügen. Schon lange agitirt man von Augsburg und München aus für neue Alpenbahnen, von München aus besonders für eine Bahn von München-Murnau als Fernbahn nach Imst und mit Benutzung der Arlbergbahn von Landeck nach Finstermünz durchs Engadin über den Malojapass nach Chiavenna-Mailand. In der Lombardei dagegen hat man im Interesse der Lombardischen Bahnen die Ueberschienung des Splügen in Aussicht genommen, und zwar von Chiavenna über Lecco mit dem Tunnel bei Isolaccia nach Thusis und Chur, wodurch die Entfernung zwischen Mailand und München von 658 km über den Brenner und von 623 km über den Gotthard auf 538 km verringert werden würde. Von Deutscher Seite wird diesen beiden Projecten gegenüber an einer Luckmanierbahn von Chur nach Dissentis-Airolo als derjenigen festzuhalten sein, welche den allgemeinen Deutschen Interessen am Besten entspricht. Vielleicht, dass man sich auf dieses letztere Project einigt, wenn die Interessenten vom Norden und Süden der Alpen zusammentreten.

Auch auf den beiden Seiten der Pyrenäen wird an die Anlage eines neuen Schienenweges gedacht. Spanien ist mit Frankreich und dem übrigen Europa nur durch zwei Linien verbunden, welche sich im äussersten Osten und im äussersten Westen der Pyrenäen an den Ufern der beiden Meere hinschlängeln und das Gebirge eigentlich umgehen, so dass man gegen 300 km östlichen oder westlichen Umweges fahren muss, wenn man beispielsweise von Toulouse nach Saragossa oder Madrid will. Zur Ausfüllung dieser Lücke sind nunmehr von Französischer wie von

*) Ein uns soeben zu Gesicht kommender, offenbar derselben Quelle entstammender Artikel der Magdeburger Zeitung über die besprochene Frage enthält so verworrene und widersinnige Ausführungen, dass er einer Widerlegung nicht bedarf.

Spanischer Seite verschiedene Vorschläge gemacht und unlängst in einer internationalen Commission ad hoc erörtert worden, zunächst freilich ohne dass eine Einigung erzielt werden konnte. Spanischer Seits ist man für die Canfranc-Linie (Dax, Station der Bahn Paris-Bayonne, Puyoo-Oloron-Jaca-Saragossa) eventuell für die längere Gebirgsbahn Dax-Puyoo-Mauléon-Baides, Station der Bahn Saragossa-Madrid, eingetreten, während Französischer Seits die Linie Noguera-Pallaresa von Toulouse über St. Girons nach Lerida befürwortet wird, hauptsächlich weil dadurch Paris mit Carthagena direct verbunden und über diesen Hafen mit Algier eine erheblich schnellere Verbindung geschaffen werden könnte. Indessen scheint keines dieser Projecte in nächster Zeit verwirklicht zu werden; da der Güterverkehr zwischen Spanien und dem übrigen Europa, selbst mit Frankreich, vorwiegend den Seeweg benutzt und von demselben nicht leicht abzuleiten sein wird. Das macht es denn auch erklärlich, dass beide Pyrenäenbahnen zusammen im Jahre 1880 nur 53 200 Frcs. Bruttoeinnahmen pro Kilometer (die östliche 20 500, die westliche 32 700 Frcs.) ergeben haben, während auf der Mont-Cenis-Bahn allein 51 000 Francs vereinnahmt wurden.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1883.

Wie alljährlich bringen wir auch für das verflossene Jahr einen Auszug aus der Einleitung zum „Poor'schen Jahrbuch" über die Bahnen der Vereinigten Staaten, der zuverlässigsten und umfangreichsten Quelle für deren Statistik.

Danach ergiebt sich für die Vereinigten Staaten am Ende des Kalenderjahres 1883 eine Gesammtlänge aller Bahnen von 121 592 Miles (195 763 km), wovon 6 753 Miles (10 872 km) im Jahre 1883 gebaut sind. Die durchschnittliche Betriebslänge in letzterem war 110 414 Miles. Hiervon kommen auf die sogen. New Englische Gruppe 6 203 Miles, auf die mittlere Gruppe 16 364 Miles, auf die südliche Gruppe 15 823 Miles, auf die westliche Gruppe 66 285 Miles, auf die Pacificgruppe 5 739 Miles.

Der Gesammtbetrag des Actiencapitals belief sich am Schlusse der verschiedenen Geschäftsjahre der Gesellschaften pro 1883 auf 3 708 Millionen Dollar (Zunahme 207 Millionen Dollar), der fundirten Schuld auf 3 455 Millionen Dollar (Zunahme 219 Millionen Dollar), der schwebenden, unfundirten Schulden auf 232 Millionen Dollar (Zunahme 61 Millionen Dollar), der gesammten Verbindlichkeiten auf 7 495 Millionen Dollar, oder pro Mile vollendeter Bahn auf 62 176 D. (= 164 100 ℳ pro Kilometer) gegen 61 303 D. pro 1882, 60 645 D. pro 1881, 58 624 D. pro 1880 und 57 730 D. pro 1879.

Es ist zu bemerken, dass, obwohl die wirklichen Baukosten pro Mile sich seit 1879 fortgesetzt ermässigt haben und sehr wenig kostspielige Strecken seitdem gebaut worden sind, obwohl ferner während der letzten Hälfte dieser Periode Baumaterialien in aussergewöhnlich niedrigem Preise gestanden haben, dennoch die durch Actiencapital und sonstige Schulden repräsentirten scheinbaren Kosten sich stufenweise erhöht haben.

Die Zunahme der letzteren beträgt in jener Periode 4 446 D. pro Mile, daher für die ganzen 120 552 fertigen Miles 535 974 192 D.

Die Bruttoeinnahmen aller Bahnen in ihren resp. Rechnungsjahren erreichten 1883 den Betrag von 823 772 924 D., eine Vermehrung gegen das Vorjahr um 53 563 025 D.

Von dem Bruttoertrage kamen 215 287 824 D. = 26,1 pCt. aus dem Personen-, 549 756 695 D. = 66,7 pCt. aus dem Güterverkehr und 58 728 405 D. = 7,2 pCt. aus sonstigen Quellen.

Die Nettoerträge beliefen sich auf 336 911 884 D. — Zunahme gegen das Vorjahr = 21 462 082 D. — oder pro Mile der 1883 in Betrieb gewesenen Bahnen:

	Netto, bei einem	Bruttoertrage von
1883	3 051 D.	7 461 D.
1882	3 005 „	7 377 „
1881	3 078 „	7 548 „
1880	3 318 „	7 475 „
1879	2 461 „	6 652 „

Während in den 3 Jahren seit 1880 28 405 Miles eröffnet sind, hat die Summe der Verbindlichkeiten der Bahnen sich seitdem um 2 093 433 054 D. erhöht, die Kosten der neu erbauten Strecken würden sich danach auf ca. 70 000 D. pro Mile stellen. In Wirklichkeit haben aber die neuen Bahnen nicht mehr als 30 000 D. pro Mile gekostet, der Mehrbetrag ist daher anderweit verwendet.

In diesem ungeheuren Anwachsen von fictivem Capital ist unzweifelhaft die Hauptursache des jetzt herrschenden allgemeinen Misstrauens und des furchtbaren Rückgangs der Course der Eisenbahnpapiere zu finden. Von 1879 bis beinahe zum Schlusse des Jahres 1883 herrschte im Publikum über deren Werth eine ganz eigenthümliche Täuschung, welche in weitgehendem Maasse von gewandten und gewissenlosen Abenteurern ausgenutzt wurde. Was nur irgend fabricirt und in Umlauf gesetzt wurde, fand gierige Abnahme seitens eines eifrigen und ununterrichteten Publikums. Die Täuschung wurde verstärkt und verlängert durch Zahlung von Capitalzinsen und Dividenden in grossem Massstabe und die grossmäuligsten und frechsten Macher hatten dabei gewöhnlich den grössten Erfolg. Der Culminationspunkt des Wahnes fiel in die Zeit der Eröffnung der Northern Pacific Bahn, mit welcher gleichzeitig phantastische und grossartige Pläne auf den Markt gebracht wurden. Das Erkennen der Werthlosigkeit derselben und das rapide Sinken des Werthes ihrer Sicherheiten übten einen mächtigen Einfluss auf die öffentliche Meinung aus, welcher bis jetzt unvermindert weiter besteht. Das Misstrauen erstreckt sich gleichmässig auf Gutes und Schlechtes, so dass die gegenwärtigen Course ebenso wenig Bezug auf den wirklichen Werth haben, wie Anfangs 1883, und es ist anzunehmen, dass der gegenwärtige Zustand bis dahin unverändert bleibt, wo sich zeigt, welche Werthe eine solide Basis haben.

Eine Ursache des grossen Preisniedergangs der Dividende zahlenden Bahnen ist die durch den Bau rivalisirender Linien hervorgerufene Concurrenz. Das Resultat derselben tritt ganz besonders hervor bei den zwei grossen Pacificbahnen, der Union und der Central Pacific, welche beide für viele Jahre regelmässig Dividenden bezahlt, nun aber damit aufgehört haben.

Noch vor nicht langer Zeit gab es nach der öffentlichen Meinung kein einladenderes Feld für Eisenbahnunternehmungen, als eine Rente Colorado. Ein weit ausgedehntes, sich über den ganzen Staat erstreckendes Bahnnetz wurde mit grosser Schnelligkeit gebaut mit einer nominellen Verwendung von beinahe 100 000 000 D., die nun fast gänzlich unproductiv bleiben.

Solch eine Verwendung von Capital ist tief bedauerlich. Das Hülfsmittel, wenn es eins giebt, liegt lediglich in der Hand der Capitalisten. In fast allen Staaten und Territorien können Bahnbauten nach allgemeinen Gesetzen ausgeführt werden ohne Anrufung der respectiven gesetzgebenden Versammlungen. In prosperirenden Zeiten wird der Erfolg, welchen alte Strecken erlangt haben, auch jeder neu zu errichtenden prophezeit und das Publikum öfters herangezogen durch Gewährung von 3 D. in Papieren verschiedenartigster Form gegen 1 baar eingezahlten Dollar. Es ist dann nichts Seltenes, dass das anfänglich so viel versprechende Unternehmen mit dem gänzlichen Verlust alles baar eingezahlten Capitals endigt. Bei der grössten Zahl von Fällen hätte das Missgeschick, welches so zahlreiche Unternehmungen betroffen hat, leicht vorausgesehen werden können und ist in Wirklichkeit jedenfalls vorausgesehen von solchen Personen, die mit der Art bekannt sind, wie solche Pläne hervorgerufen und auf den Markt gebracht werden, sowie mit den Quellen, der Richtung und Ausdehnung des Personen- und Güterverkehrs der zu berührenden Gegenden, endlich mit den schon zu dessen Bedienung vorhandenen Mitteln.

Bei einer Herstellung von etwa 10 000 Miles pro Jahr und einem wirklichen Kostenbetrag von 30 000 D. pro Mile sind in den letzten Jahren für Neubauten wohl 300 Millionen D., ausserdem aber grosse Summen zur Ergänzung alter Linien verausgabt, also gewiss weit über 1 000 000 D. pro Tag für Bahnen. Sollte nun auch ein bedeutender Theil der Kosten für neue Bahnen verloren gehen, so ist das Land dennoch unzweifelhaft um gleich hohe Beträge reicher geworden durch die indirecten Vortheile, welche durch die Aufschliessung umfangreicher Landstriche für die Ansiedelung und Cultivirung und die Erzeugung massenhafter marktfähiger Producte, welche vorher keinen Handelswerth hatten.

Angenommen, dass die wirklichen Geldkosten aller in den Vereinigten Staaten 1883 in Betrieb gestandenen Bahnen den Betrag ihrer fundirten und schwebenden Schulden = 3 787 410 728 D. nicht übersteigen — wie es thatsächlich gewiss der Fall ist — so würde die gegenwärtige Capitalanlage als eine äusserst vortheilhafte anzusehen sein. Die Nettoerträge für das Jahr stellten sich auf 336 911 884 D., eine der 9 pCt. Verzinsung der Anlagekosten gleichkommende Summe. Wenn das fictive Capital in den Rechnungen abgesetzt werden könnte, würde der Erfolg, als Capitalanlage betrachtet, seines Gleichen suchen. Und wenn daneben die sonstigen, durch die Bahnen hervorgerufenen Vortheile erwogen würden, so wäre das Resultat ein geradezu wunderbares. Unsere Bahnen beförderten im abgelaufenen Jahre über 400 Millionen Tons Güter. Zu 25 D. die Tonne kommt dies Quantum einem Werthe von 10 000 Millionen D. gleich! Es genügt zu sagen, dass, im Vergleich zu dem Wohlstand des Landes vor 30 Jahren, diesem Continent eine neue Nation geschaffen ist. Wohin unser Volk beim Eindringen in irgend einen Theil des Landes kommt, schafft es mindestens von Hause aus den Zustand einer festen und compacten Nationalität.

Die Zahl der gesammten Passagiere — excl. der der New-Yorker Hochbahnen — betrug 312 686 641, mehr als das 6 fache der Total-Bevölkerungszahl der Union.

Nachfolgende Tabelle giebt noch einige Details an über das Gesammtresultat im Vergleich zum Vorjahr.

	1883 D.	1882 D.
Für die vollendete Mile:		
Actiencatital	30 759	30 674
Obligationenschuld	28 650	28 268
Kosten der Bahn und Ausrüstung	55 461	52 726

Für die Mile in Betrieb:		
Personengeld-Einnahme	1 951	1 926
Frachtgeld-Einnahme	5 092	4 824
Brutto-Einnahme	7 461	7 377
Netto-Verkehrserträge	2 702	2 670
Procente der Ausgaben zu der Einnahme	63,78	63,61
Personengeld-Einnahme pro Personenzug-Mile	1,11	1,14
Gütereinnahme pro Güterzug-Mile	1,56	1,59
	Cents	Cents
Einnahme pro Person und Mile	2,422	2,514
„ „ Tonne „ „	1,236	1,236
	Miles	
Durchschnitts-Transportlänge pro Passagier	27,32	25,89
„ „ „ Tonne	110,04	109,02
	Procente	
Zinsen auf Obligationen und Schulden	4,57	4,80
Dividenden auf Actiencapital	2,75	2,91
Zinsen und Dividenden auf Actien, Obligationen, und Schulden	3,54	3,65

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neueröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt unterstellten, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken Plaue-Suhl (33,49 km) und Grimmenthal-Ritschenhausen (3,31 km), sowie die der Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn unterstellte, am gleichen Tage dem öffentlichen Verkehre übergebene 6,65 km lange Zweigbahn Zajonczkowo-Loebau W. Pr. mit der Haltestelle Zajonczkowo, der Ladestelle Mortung (2,27 km ab Zajonczkowo) und der Endstation Loebau (4,38 km ab Mortung) als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien.

Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen. Zu diesem Verzeichniss ist der XIII. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction vertheilt worden.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Der VIII. Nachtrag zu dem genannten Verzeichniss ist vertheilt worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 4717 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 4757 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Uebereinkommen über den Dienstdepeschenverkehr (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 4784 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Neuauflage des alphabetischen Verzeichnisses der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 4787 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Revision der Grundzüge für die Gestaltung der secundären Eisenbahnen (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Ergänzung des Eisenbahn-Betriebsreglements.

Im Reichs-Eisenbahnamt ist, wie der „Allgem. Z." aus Berlin unterm 14. August berichtet wird, eine Denkschrift ausgearbeitet worden, welche eine Ergänzung der im § 48 unter B 2 und 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthaltenen Bestimmungen zum Gegenstand hat. Nach § 48 B 2 werden Gold und Silberwaaren, Platina, gemünztes und Papiergeld, geldwerth Papiere, Documente etc. nur bedingungsweise auf den Eisenbahnen zur Beförderung angenommen. Die Bedingungen, unter welchen die Beförderung geschieht, sind in dem Eisenbahn Gütertarife festgesetzt. Neuerdings sind Zweifel darüber entstanden, ob nicht die von der Reichsdruckerei an die verschiedenen Postdienststellen versandten Postkarten, Postanweisungen, Briefumschläge etc. als „geldwerthe Papiere" im Sinne jener Bestimmung zu behandeln seien, was bisher nicht der Fall gewesen. Der Zweck der Bestimmung zielt offenbar darauf ab, die Eisenbahnverwaltungen vor der Gefahr zu schützen, im Verhältniss zu ihrem Umfang und ihrem Gewicht sehr hochwerthige Gegenstände als gewöhnliches Frachtgut befördern und dabei weitgehende Vorsichtsmassregeln anwenden zu müssen, für welche die gewöhnliche Frachtgebühr keinen entsprechenden Ersatz bietet. Dieser Gesichtspunkt passt nun nicht auf die genannten Sendungen, denn z. B. eine Kiste mit gestempelten Postkarten im Gewicht von 50 kg stellt nur einen Werth von 600 ℳ dar. Auch würde die durch die gedachten Bedingungen erschwerte Versendung unverhältnissmässige Kosten verursachen. Die Anzahl derartiger Sendungen beträgt jährlich etwa 2 000, wobei im Durchschnitt wöchentlich 40 Kisten zu je 50 kg zur Absendung gelangen. Wenn es hiernach zweckmässig erscheint, ausdrücklich festzusetzen, dass Sendungen der gedachten Art nicht unter den § 48 B 2 fallen, so wird sich dasselbe bezüglich der ganz ähnlich gearteten Stempelbogen, Freimarken und Stempelmarken empfehlen. Für die beiden letztgedachten Arten von Werthzeichen trifft zwar das Voraufgeführte nicht in dem Masse zu, wie für die Postkarten etc., doch ist eine missbräuchliche Anwendung der erleichterten Beförderungsbedingungen kaum zu befürchten, da als Versender und Empfänger dieser Artikel stets nur Dienststellen des Reichs oder der Einzelstaaten in Frage kommen.

Was die Bestimmung im § 48 B 3 betrifft, so lautet dieselbe: „Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen Gemälde und andere Kunstgegenstände. Zur Uebernahme der Beförderung ist die Eisenbahn nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist." Bei der Festsetzung dieser Bestimmung hat offenbar die Absicht zu Grunde gelegen, bei besonders werthvollen Gegenständen im Falle des Verlustes oder der Beschädigung die Eisenbahnen vor der Gefahr einer unverhältnissmässigen Schadenersatzleistung zu schützen. Unter diese Vorschrift würden nach ihrem Wortlaut unter anderm auch „Antiquitäten" fallen, vorausgesetzt, dass denselben die Eigenschaft eines „Kunstgegenstandes" beiwohnt, während eine „Antiquität", die kein Kunstgegenstand ist, gleichwohl aber einen erheblichen und unter Umständen sehr schwer festzustellenden Affectionswerth besitzt, beliebig hoch declarirt und versichert werden kann. Es möchte sich empfehlen, diese nicht gerechtfertigte Unterscheidung durch eine entsprechende Aenderung der in Rede stehenden Vorschrift zu beseitigen. Das Reichs-Eisenbahnamt bringt daher nun nach beiden Richtungen hin entsprechende Ergänzungen des Reglements in Vorschlag.

Preussische Staatsbahnen: Billetverkauf zu Extrazügen. Einheitliche Fahrbillets.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Maybach, hat, der „Voss. Ztg." zufolge, auf den Antrag einer Königlichen Eisenbahndirection die Bestimmung erlassen, dass die Directionen berechtigt sind, den Billetverkauf zu Extrazügen oder bei Gelegenheiten, bei welchen ein ausserordentlich starker Verkehr zu erwarten steht, einen Tag oder mehrere Stunden vor Abgang des Zuges zu schliessen, damit der Bahnverwaltung genügend Zeit bleibt, das nöthige Betriebsmaterial herbeizuschaffen. Der Termin, an welchem der Billetverkauf geschlossen wird, muss öffentlich bekannt gemacht werden. Gleichzeitig sind die Königlichen Eisenbahndirectionen angewiesen worden, durch Uebertragung des Billetverkaufs an Hoteliers, Reisebureaux etc. und besonders durch verfrühte Feilhaltung der Billets an allen in der betreffenden Stadt befindlichen Bahnhöfen dem Publikum vermehrte Gelegenheit zu geben, sich rechtzeitig Billets zu lösen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nach derselben Quelle soeben eine bemerkenswerthe Verfügung an die Königlichen Eisenbahndirectionen erlassen, bei welcher es sich um die Einführung einheitlicher Fahrbillets für den Bereich der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen handelt. Darnach soll ein neues Billetsystem, welches von einer durch den Minister berufenen Commission von Staatsbahn-Directoren und Beamten festgesetzt ist, allmählich und zwar in der Weise eingeführt werden, dass das einheitliche System bis zum 1. Januar 1886 allgemein durchgeführt ist. Die bei einigen Staatsbahn-Verwaltungen gebräuchlichen sogenannten Coupons-Billets mit einem vom Schaffner abzutrennenden Coupon für die Hinfahrt, bei manchen Verwaltungen und bei Retour-Billets auch für die Rückfahrt, kommt dabei in Wegfall und das einfache Edmonson'sche Karten-Billet allgemein zur Annahme. Die Einheitlichkeit erstreckt sich sowohl auf Grösse, Form und Farbe der Billets, wie auf den Text des Aufdrucks. Als Farben wird an den bisherigen: gelb für erste, grün für zweite, braun für dritte und grau für vierte Wagenclasse festgehalten. Neu ist die Ausgabe besonderer Kinderbillets, welche als solche durch Abtrennung eines durch einen diagonalen Strich gezeichneten Theil des Billets kenntlich gemacht werden. Es ist nicht zu verkennen, dass dem Reisenden durch ein einheitliches Billetsystem die in seinem Interesse liegende und durch das Betriebsreglement ihm auch zugemuthete Prüfung des gelösten Billets auf seine Richtigkeit wesentlich erleichtert wird.

Holsteinische Marschbahn.

Der Beschluss der Generalversammlung vom 20. April 1883, das Unternehmen zum Zwecke des Baues einer Eisenbahn von Heide über Friedrichstadt, Husum und Tondern bis an die Dänische Grenze zu erweitern und das Anlagecapital um das dazu erforderliche Capital von 14 500 650 ℳ, und zwar a) durch Emission von vierprocentigen Prioritätsobligationen für die ganze Bahnstrecke Emshorn-Dänische Grenze zum Betrage von höchstens 7 500 000 ℳ, b) durch Emission von Stamm-Prioritätsactien und Stammactien Lit. C à 450 ℳ, im Gesammtbetrage von 7 000 650 ℳ, von welchen mindestens 3 500 100 ℳ Stammactien

sind, zu erhöhen, ist, wie bereits in No. 65 kurz angegeben wurde, in das Handelsregister eingetragen.

Die Direction erlässt nun eine Aufforderung an die Zeichner auf die zur Emission gelangenden Stamm- und Stamm-Prioritätsactien Lit. C. die erste Einzahlung von 10 pCt. bis 1. October cr. zu leisten.

Eisenbahnbauten in Mecklenburg.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues herrscht in Mecklenburg nach wie vor grosse Rührigkeit. Nachdem sich von der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn in letzter Zeit drei Secundärbahnen abgezweigt — Malchin-Waren, Güstrow-Krackow-Plau und Wismar-Rostock — geht nun in den nächsten Tagen die vierte dieser Zweigbahnen: Teterow-Gnoyen, der Vollendung entgegen, welche Bahn bereits mit Arbeitszügen befahren wird. Auch die Arbeiten an der Mecklenburgischen Südbahn, welche zwischen der Berlin-Hamburger und den Pommerschen Bahnen eine neue und wichtige Verkehrslinie schafft, nähern sich ihrem Ende. Die Erdarbeiten sind bereits fertig und was den Oberbau anbelangt, so bedarf es nur noch der Ueberbrückung einzelner grösserer Gewässer und der Einführung der Bahn in die Bahnhöfe. Es liegt sonach im Bereich der Möglichkeit, dass die Bahn bereits im Herbst d. J. dem Verkehr übergeben werden kann. Sie schliesst sich zunächst bei Parchim an die Ludwigslust-Parchimer Bahn an, trifft dann mit dem Endpunkt der Güstrow-Plauer Bahn zusammen, ebenso mit dem Endpunkt der Malchin-Warener Bahn, woselbst sie auch die Bahn Warnemünde-Neustrelitz (Theilstrecke der demnächstigen neuen Route Berlin-Kopenhagen) kreuzt, und mündet endlich bei Neubrandenburg in die Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn. Die Anschlussverträge mit der Parchim-Ludwigsluster, der Güstrow-Plauer und der Warnemünde-Neustrelitzer Bahn sind nach dem „Hamburger Corresp." bereits fest abgeschlossen. Die Verhandlungen mit der Friedrich-Franzbahn schweben dagegen noch. Die Arbeiten an der Warnemünde-Neustrelitzer Bahn sind namentlich bei Rostock in vollem Gange. Augenblicklich werden die Vorbereitungen zum Brückenbau über die Warnow eifrig betrieben.

Prignitzbahn: Perleberg-Pritzwalk-Wittstock.

Der „Nordd. A. Z." wird berichtet: Nachdem die Bereisung der Bahnstrecke Perleberg-Pritzwalk-Wittstock durch die Commissare des Königlichen Regierungs-Präsidenten, die Herren Regierungsbaurath Dickhoff, Regierungsrath Heidfeld und den Landrath der Ostprignitz, Geh. Regierungsrath v. Grävenitz, nunmehr stattgefunden hat, bei welcher auch die streitige Frage: an welcher Stelle der Bahnhof in Pritzwalk erbaut werden soll, endgiltig festgestellt worden ist, entwickelt sich jetzt auf der ganzen Bahnstrecke eine lebhafte Bauthätigkeit. Die Brücke über die Stepenitz bei Perleberg, sowie die Bahnstrecke vom Perleberger Bahnhofe bis zu dieser ist bereits vollendet, auch ist der Bau des Bahnhofsgebäudes bei Gross-Panckow ebenso wie der des Pritzwalker Bahnhofs schon begonnen. Wenn tapfer weitergearbeitet wird, so ist begründete Aussicht vorhanden, dass noch zum 1. December d. J. die Bahn befahren werden wird. — Inzwischen ist man auch jenseits Wittstock, da die Prignitzbahn gesichert ist, eifrig bemüht, die Bahn über Wittstock, Mirow, Wesenberg bis Neustrelitz zu verlängern. Da die bekannte Firma Bachstein sich bereit erklärt hat, einen Theil der Actien zu übernehmen, so ist die Hoffnung berechtigt, dass auch diese Bahn erbaut wird und die Prignitz nicht blos für den Westen, sondern auch für den Osten aufgeschlossen wird. Ueber die Direction, Actiencapital etc. der Gesellschaft siehe No. 65. S. 856.

Altona-Kaltenkirchner Bahn.

Die Betriebseröffnung dieser Bahn soll am 1. September erfolgen.

Eisenbahn Siegburg-Ründeroth.

Diese Bahn soll am 15. October dem Betriebe übergeben werden. Die Bahn bringt das gewerbreiche Aggerthal mit dem grossen Schienennetz in Kontakt und erschliesst demselben zunächst eine Verkehrsader nach Köln und dem Rheine.

Klotzsche-Königsbrück und Zittau-Reichenau.

Die Arbeiten bei den Secundärbahnen Klotzsche-Königsbrück und Zittau-Reichenau schreiten rüstig vorwärts, und verkehren auf denselben bereits Bauzüge. Die Eröffnung des Betriebes auf diesen beiden schmalspurigen Linien ist bestimmt am 15. October d. J. zu erwarten.

Aachen-Jülich.

Der Aufsichtsrath beruft auf den 20. September cr. die bereits angekündigte ausserordentliche Generalversammlung seiner Actionäre nach Aachen ein, in welcher über den Bau einer Zweigbahn von Bahnhof Stolberg nach Münsterbusch und den Bau einer Zweigbahn von Würselen nach Richterich mit Anschluss an die Aachen-Mastrichter Eisenbahn und über die Ermächtigung des Aufsichtsraths und der Direction zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel durch den Verkauf der noch im Besitz der Gesellschaft befindlichen Stamm-Actien oder auf andere Art, Beschluss gefasst werden soll. Durch die erstgenannte, ungefähr 3 km lange Strecke sollen die bedeutenden Blei- und Zinkhüttenwerke der Stolberger Gesellschaft zu Münsterbusch mit der Aachen-Jülicher Bahn in Verbindung gebracht werden, während die Linie Würselen-Richterich den Anschluss an die sehr productiven Kohlengruben bei Kohlscheid und an die Bahnlinie Aachen-Mastricht, bezw. an die grosse Belgische Centralbahn bezweckt. Der Aufsichtsrath verspricht sich namentlich von dieser letzteren Verbindung mit Rücksicht auf die vielen und bedeutenden industriellen Werke, welche an die Aachen-Jülicher Bahn durch Gleise angeschlossen sind, wesentliche Vortheile. Die angestellten eingehenden Ermittelungen und erlangten Garantien gewährleisten die Rentabilität der projectirten Bahnstrecken und versprechen eine weitere Förderung des sich fortdauernd günstig entwickelnden Gesammtunternehmens. — Die Baukosten sollen zunächst und theilweise aus den vorhandenen disponiblen Mitteln bezw. den noch nicht begebenen Actien der Gesellschaft bestritten werden. In dem Portefeuille der letzteren befinden sich noch 1 849 800 ℳ Stammactien, von denen 600 000 ℳ im Jahre 1885 und der Rest im Jahre 1886 begeben werden soll.

Wiedthalbahn.

Am 18. d. M. fand in Neuwied eine Versammlung von Interessenten für Erbauung einer Eisenbahn durch das Wiedthal statt, in welcher das vorgelegte Project angenommen und ein Comité für Erbauung der Bahn constituirt wurde, welches um die erforderliche Concession nachsuchen wird. Die Bahn soll ihren Ausgangspunkt in Neuwied nehmen, wo sie einerseits mit dem Rheine in Verbindung treten, andererseits an die Gleise der über die Orte Heddesdorf, Niederbieber, Altwied, Waldbreitbach und Rossbach bis nach Neustadt geführt werden soll, an welchem Orte sie ihren Endpunkt erreicht. Die Bahn erhält eine Gesammtlänge von 37 km und soll als Schmalspurbahn gebaut werden, jedoch, abweichend von älteren Projecten, die Provinzialstrasse erst von Rossbach bis Neustadt benutzen, während sie von Neuwied bis Rossbach eine selbstständige Trace erhält.

Sarnau-Frankenberg.

Die Kgl. Eisenbahndirection zu Hannover ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Sarnau nach Frankenberg beauftragt worden.

Hohenstein-Berent.

Dem von der Kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg ressortirenden Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Danzig ist die Verwaltung und Betriebsleitung der Strecke Hohenstein-Berent nach ihrer demnächstigen Betriebseröffnung übertragen worden.

Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch.

Wie der „Württemb. St.-A." berichtet, hat am 20. d. M. die commissarische Begehung und Prüfung der Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch (siehe No. 65 d. Ztg.) stattgefunden und zu dem Ergebniss geführt, dass, wenn auch bezüglich der Bahnhöfe, der geordneten Herstellung der Wegübergänge, der Wiederinstandsetzung der alten Weinsteige für den ordentlichen Fuhrverkehr u. dgl. noch manches bis zur vollständigen concessionsmässigen Ausführung des Unternehmens zu geschehen hat, doch die gesicherte Betriebsfähigkeit der Bahn selbst insoweit vorhanden ist, dass die Eröffnung derselben am Samstag den 23. d. M. stattfinden konnte.

Erfurt-Ritschenhausen.

Der Verkehr auf der Erfurt-Ritschenhauser Eisenbahn ist nach der „Allg. Ztg," ein über alles Erwarten starker, so dass jetzt schon die Betriebsmittel nicht ausreichen und ergänzt werden müssen. Insbesondere ist der Viehtransport von Schweinfurt nach Magdeburg auf die neue Bahn übergegangen und so der Werrabahn entzogen. Auch die Zweigbahn Wernshausen-Schmalkalden spürt die neue Concurrenz dadurch, dass die in der Nähe Schmalkaldens belegenen Etablissements ihr Schwedisches Eisen nicht mehr nach Schmalkalden, sondern nach Zella Mehlis gehen lassen, da sie dadurch bedeutend an Fracht sparen. Die Transporte strömten jedoch in dem Masse der neuen Bahn zu, dass dieselbe zunächst diesen Verkehr noch nicht bewältigen konnte, und, wie dem „Berl. Act." berichtet wird, einen Theil desselben noch der Werrabahn lassen musste.

Bahnhof Halle.

In einer neuen Conferenz aller Betheiligten, die der Aenderung einzelner Details im aufgestellten Projecte galt, ist, wie der „Berl. Act." berichtet, dieser Tage constatirt worden, dass alle Vorfragen, die vor der Inangriffnahme des Umbaues des Personenbahnhofs und Empfangsgebäudes zu Halle a/S. zu erledigen waren, nunmehr als ausgetragen gelten können und der wirklichen Bauausführung nichts mehr im Wege steht. Das Empfangsgebäude ist im grossartigsten Stil projectirt und wird allen Anforderungen des Comforts entsprechen. Der gesammte Umbau des Bahnhofes ist auf 9 bis 10 Millionen Mark veranschlagt worden

Rumänisch-Deutscher Eisenbahn-Tarif.

Wie die „Presse" am 22. d. M. meldete, hat die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahngesellschaft den Preussischen

Staatsbahnen Namens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen mitgetheilt, dass letztere gezwungen seien, ihre Zustimmung zur Einführung des neuen Rumänisch-Deutschen Eisenbahn-Tarifes zurückziehen zu müssen, weil die Rumänischen Bahnen ihre Zustimmung zur Einführung und Anwendung des auf der gleichen Grundlage entworfenen und bereits publicirten Oesterreichisch-Rumänischen Tarifes verweigerten.

Winterfahrplan-Aenderungen.

Bezüglich der für den Winterfahrplan 1884/85 festgesetzten Aenderungen ist das Nachfolgende mitzutheilen: Im Falle der schliesslichen Zustimmung Bayerns soll vom 15. October ab zwischen Berlin und Stuttgart und umgekehrt über die Route Erfurt-Ritschenhausen-Würzburg ein Tages-Courierzug gefahren werden, welcher Vormittags 8 Uhr 40 Minuten in Berlin abgeht bezw. Nachts 12 Uhr 28 Minuten daselbst eintrifft. In der Richtung nach Stuttgart ist die Fahrzeit auf 15 Stunden 32 Minuten, in der Richtung nach Berlin aber auf 16 Stunden 11 Minuten festgesetzt. — Die directe Courierzugs-Verbindung Stockholm-Malmö-Stralsund-Berlin wird vom 15. October ab eingestellt. Dem Antrage auf Einlegung eines neuen Vormittags-Schnellzuges von Kopenhagen nach Korsör zum directen Anschlusse an die Kaiserlich Deutschen Tagespost-Dampfschiffe soll erst nach Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Roeskilde-Korsör stattgegeben werden, weil jetzt die genannte eingleisige Strecke so sehr belastet sei, dass für die rechtzeitige Ankunft dieses neuen Zuges in Korsör nicht garantirt werden könne. — Eine neue Courierzugs-Verbindung Wien-Hamburg über Eger-Leipzig ist für den 1. April k. J. in Aussicht genommen, da die Verwaltung der Sächsischen Staatsbahnen sich geweigert hat, diesen Zug jetzt schon zwischen Eger und Leipzig zu fahren.

Hessische Ludwigsbahn.

Am 21. d. M. starb in hohem Alter Herr Gustav Scherbius, langjähriges Mitglied der Handelskammer zu Frankfurt, ehemals Präsident der Taunusbahn und Verwaltungsrath mehrerer der bedeutendsten Actien-Gesellschaften, so z. B. der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft.

Die Bayerischen Verkehrsanstalten.

Die „Allg. Ztg.“ ist in der Lage, über die finanziellen Ergebnisse der K. Verkehrsanstalten im Jahre 1883 folgende Mittheilungen machen zu können. Der Etatsvoranschlag für die Königliche Staatseisenbahn-Verwaltung ist durch das Finanzgesetz vom 28. April 1882 für je ein Jahr der XVI. Finanzperiode (1882 und 1883) in Einnahme auf 84 338 216 ℳ, in Ausgabe auf 50 540 868 ℳ und im Ueberschuss auf 33 797 348 ℳ festgesetzt worden. Diesen Ziffern gegenüber haben sich die wirklichen Anfälle an Betriebseinnahmen, Betriebsausgaben und Ueberschuss pro 1883, wie folgt gestaltet: Einnahmen 88 142 447 ℳ 14 ₰, Ausgaben 49 525 956 ℳ 71 ₰, Ueberschuss 38 616 490 ℳ 43 ₰. Es übersteigen somit die Einnahmen den budgetirten Ansatz um die erhebliche Summe von 3 804 231 ℳ 14 ₰, während die Ausgaben um 1 014 911 ℳ 29 ₰ weniger, als im Etatsvoranschlage vorgesehen, erforderten, so dass der Ueberschuss sich um 4 819 142 ℳ 43 ₰ höher stellt, als bei Festsetzung des Budgets angenommen wurde

Für die Verzinsung der gesammten Staatseisenbahnschuld incl. der betreffenden Verwaltungskosten waren pro 1883 erforderlich 37 369 893 ℳ 62 ₰; es blieben demnach, da das Reinerträgniss sich auf 38 616 490 ℳ 43 ₰ beläuft, zur Abführung an die K. Centralstaatscasse und zur Bestreitung anderer Staatsausgaben 1 246 596 ℳ 81 ₰ übrig. Im Vergleiche mit dem ersten Jahre der XVI. Finanzperiode — 1882 — haben sich die Brutto-Einnahmen der K. Staatseisenbahn-Verwaltung um 128 108 ℳ 33 ₰ gehoben, was um so mehr als befriedigend bezeichnet werden darf, als der Getreide-Transitverkehr sich in den letzten fünf Monaten des Jahres 1883 nicht in dem aussergewöhnlichen Umfange der correspondirenden Monate des Jahres 1882 bewegte. Was die Betriebsausgaben anbelangt, so sind dieselben im Jahre 1883 gegen 1882 um 1 357 739 ℳ 18 ₰ gestiegen und verhalten sich nunmehr zu den Betriebs-Bruttoeinnahmen wie 56,2 zu 100. Die nicht unbeträchtliche Steigerung der Betriebsausgaben im Jahre 1883 ist 1) auf den Zugang neuer Linien (Landshut-Neumarkt und Schirnding-Eger), 2) auf die Mehrung der Besoldungen und Bezüge in Folge der Gehaltsvorrückungen, ferner die erweiterte Verabfolgung ständiger Taggelder an Aspiranten, 3) auf die im Verkehrsinteresse geboten gewesene Vermehrung der Züge und den dadurch hervorgerufenen Mehraufwand an Brennmaterial und an Zugbegleitungs-Kosten, sowie 4) auf den Umstand zurückzuführen, dass wegen der ungünstigen Witterungsverhältnisse im Jahre 1882 eine Reihe von Bahn-, Unterhaltungs-, dann Erweiterungs- und Ergänzungs-Arbeiten für das Jahr 1883 zurückgestellt werden mussten. Ausdrücklich anzuführen ist, dass für die beiden Jahre der XVI. Finanzperiode 1882 und 1883 die Reineinnahme der K. Staatseisenbahn-Verwaltung den budgetirten Reinertrag um 10 867 915 ℳ 71 ₰ überschritten hat und dass für denselben Zeitraum 4 233 918 ℳ 40 ₰ über den für die Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld erforderlich gewesenen Betrag hinaus an die K. Centralstaatscasse abgeliefert werden konnten.

Der Budgetvoranschlag der K. Post- und Telegraphenverwaltung stellt sich für ein Jahr der XVI. Finanzperiode in Einnahme auf 12 173 556 ℳ, in Ausgabe auf 11 349 155 ℳ und im Ueberschuss auf 824 401 ℳ Wirklich angefallen sind im Jahre 1883: Einnahmen 12 331 955 ℳ 09 ₰, Ausgaben 11 486 987 ℳ 37 ₰, somit ein Ueberschuss von 844 967 ℳ 72 ₰. Hierbei ist zu erwähnen, dass unter den Ausgaben ein Betrag von 251 200 ℳ für die Erwerbung und Aptirung eines Stadtposthauses in Würzburg, welcher nach dem Gesammtbeschlusse beider Kammern des Landtags vom 21. April 1883 auf Post- und Telegraphengefälle pro 1883 zu übernehmen war, enthalten ist. In Folge dieser ausserordentlichen, übrigens das Staatsvermögen mehrenden Ausgabe belief sich die Mehreinnahme gegenüber dem budgetirten Reinertrag nur auf 20 566 ℳ 72 ₰ und sind für die beiden Jahre der XVI. Finanzperiode 90 942 ℳ 6 ₰ über den Voranschlag der Reineinnahmen zur Ablieferung gekommen.

Sehr befriedigend erscheinen wieder die Ergebnisse der K. Bayerischen Bodensee-Dampfschifffahrt. Während der Budgetvoranschlag für ein Jahr der XVI Finanzperiode an Einnahmen 538 013 ℳ, an Ausgaben 341 082 ℳ und an Ueberschuss 196 931 ℳ vorsieht, sind wirklich erlaufen an Einnahmen 615 715 ℳ 90 ₰, an Ausgaben 358 040 ℳ 27 ₰, also ein Ueberschuss von 257 675 ℳ 63 ₰. Gegenüber dem Budget konnte sonach eine um 60 744 ℳ 63 ₰ höhere Reineinnahme an die Staatscasse abgeliefert werden. Das Mehr an Reineinnahme belief sich für das Jahr 1882 auf 61 821 ℳ 2 ₰, so dass für die beiden Jahre der XVI. Finanzperiode 122 565 ℳ 65 ₰ mehr, als vorgesehen, erzielt wurden.

Die Ergebnisse des Ludwig-Donau-Main-Canals, welcher, wie sich die Verkehrsverhältnisse gestaltet haben, seit Jahren in dem Budget mit Unterbilanzen figurirt, sind insofern als nicht ungünstig zu erachten, als der Passivrest um 25 654 ℳ 71 ₰ (im Jahre 1882 um 9 946 ℳ 32 ₰) geringer ist, als derselbe für das Budget der XVI. Finanzperiode veranschlagt war. — Die finanziellen Ergebnisse der K. Verkehrsanstalten für das Jahr 1883 sowohl, als für die beiden Jahre der XVI. Finanzperiode erweisen sich demnach als sehr günstige und zufriedenstellende.

Aus Serbien.

Der „Allgem. Z.“ wird aus Serbien aus zuverlässiger Quelle berichtet: Die Theilstrecke Belgrad-Nisch, 243 km lang, mit den Tunnels bei Riparj (1625 m lang), Parzan (300 m lang) und Ralja (500 m lang), sämmtlichen Brücken und Kunstbauten, ist vollkommen fertiggestellt. Die Hochbauten sehen bis Ende September ihrer Vollendung entgegen. Die Uebergabe sollte richtig am 1./13. August stattfinden, aber durch die Hochwasser im Morava-Thale, welche Ende Juli hereinbrachen, wie in Folge ungenügender Aufsicht über das verwendete Steinmaterial und Bindemittel barsten die beiden Pfeiler der 320 m langen Brücke bei Tschupria. An der Wiederherstellung wurde jedoch so rüstig gearbeitet, dass nun die Uebergabe, respective die Eröffnung des Betriebes definitiv am 7. September, als am Namenstage der Königin Natalie von Serbien, stattfinden soll. Was die Linie Nisch-Pirot anbelangt, so ist dieselbe noch gar nicht in Angriff genommen; erst Ende September soll die definitive Tracirung derselben vorgenommen werden, so dass also vor dem Frühjahre kommenden Jahres an einen Angriff der Arbeit nicht zu denken ist. Ausserdem ist zu bemerken, dass als Hauptlinie der Serbischen Bahnen die Linie Belgrad-Nisch-Vranja zu betrachten ist, da derselben für den internationalen Verkehr (Saloniki) eine ungleich grössere Bedeutung zukommt, als der Linie Nisch-Pirot. An der Linie Nisch-Vranja wird lebhaft gearbeitet, und es sind der Unterbau mit den Uferschutzbauten längs der Morava, welche letztere besonders im Défilé von Djep (25 km lang) sehr interessant sind, sowie die Kunstbauten (Aquäducte, Durchlässe, kleinere Brücken u. s. w.) bereits fertiggestellt. In den Tunnels von Grdelitza (K. 307 830, 167 m lang), Devoika-Ramena (K. 322 168, 352 m lang), Letovichte (K. 324 640, 482 m lang) und Vladiscin-Han (K. 328 633, 402 m lang) hat man die Ausmauerungen bereits begonnen, und müssen nur noch die fünf grossen Moravabrücken von 40 und 50 m Länge in Angriff genommen werden, sobald die Pläne, von Seite der Regierung genehmigt, der General-Unternehmung überbracht werden. Diese Linie wird jedenfalls bis Mai 1885 eröffnet. Was sodann den Ausbau der Türkischen Anschlusslinie an Vranja betrifft, so hat Baron Hirsch bereits mit der Tracirung begonnen, und es dürfte auch auf dieser Linie im kommenden Frühjahre die Arbeit aufgenommen werden. Ueber den Bulgarischen Anschluss ist jedoch noch gar nichts Bestimmtes zu sagen; der Ausbau ist zwar durch internationale Verträge gesichert, ob aber auch die hierfür fixirten Termine eingehalten werden können, ist eine schwer zu beantwortende Frage; es hängt stark von den politischen Wechselfällen ab.

Aus Spanien.

Englische Blätter melden aus Madrid vom 15. d. M.: Der letzte Theil der Asturischen Eisenbahn, dessen feierlicher Eröffnung König Alphons, begleitet von der Königin und der königlichen Familie, heute anwohnte, gehört zu den schwierigsten und kostspieligsten Eisenbahnunternehmungen der Halbinsel oder vielleicht von ganz Europa. Dieser Theil der genannten Eisenbahn hat nur 44 Kilometer Länge, reicht von Busdongo bis Puente de Fierros und enthält in kurzen Distanzen nicht weniger als 56 Tunnels, deren einer — der längste in Spanien — eine Ausdehnung von 3000 Metern hat. Die Gesammtlänge der Tunnels beträgt fast 30 Kilometer. Diese Linie, welche schon im Jahre 1860 concessionirt wurde, vervollständigt das nordwestliche Eisenbahnsystem Spaniens und vermittelt den directen Verkehr zwischen der Hauptstadt, dem mittleren und südlichen Spanien, dem wichtigen Hafen von Gijon und den weitausgedehnten, bisher noch nicht ausgebeuteten Kohlenrevieren Asturiens.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XVIII.

In der Nacht vom 4. zum 5. August 1884 ist der Personenbahnhof der Pennsylvania-Bahn zu Jersey-City bis auf einen Theil der Halle, in welcher die Züge ankommen und abfahren, gründlich niedergebrannt.

Gegen Mitternacht erfolgte beim Häuschen des Ferryboat-Billeteurs eine Gasexplosion — wie, ist noch nicht aufgeklärt — und wenige Minuten später stand das Ferryboat-Haus in Flammen. Da dieses Boathaus mit den Wartesalons des Bahnhofes, diese wieder mit der Halle eigentlich ein Ganzes bildeten, sämmtliche Gebäude aber aus Holz erbaut und nur mit Eisenblechbedachung versehen waren, so theilte sich das Feuer sofort den anderen Baulichkeiten mit. Nur dem Umstande, dass der Wind nach dem Northriver zu wehte ist es zu danken, dass die Halle zum grössten Theile erhalten werden konnte. Wäre der Wind von Osten gekommen, wie während der Tage vorher und nachher, so würde heute ein grosser Theil von Jersey-City in Schutt und Trümmern liegen.

Trotz eines gräulichen Regenwetters machte ich mich gestern Nachmittag auf, mir die so wohlbekannte Oertlichkeit anzusehen, und gleichzeitig zu beobachten, auf welche Weise sich die Bahn aus dieser Calamität, welche glücklicherweise kein Menschenleben kostete, obwohl es mehrere, sogar schwere Verwundungen gab, ziehen werde.

Zur Fahrt nach Jersey-City wählte ich die Desbrosses-Street Ferry. Da wir einige Minuten länger, als gewöhnlich auf die Ankunft eines Bootes warten mussten, füllte sich der Wartesaal auf der Newyorker Seite ausserordentlich an; endlich kam ein Boot: Es wurde „gestürmt". Fuhrwerke liess man nicht zu, da sie auf der andern Seite nicht auf die „terra firma" hätten gelangen können. Das Reisegepäck wurde in der üblichen Weise durch die „baggage-smashers", wie man hier die Gepäckträger häufig nennt und zu nennen leider berechtigt ist, misshandelt — die Koffer flogen rechts und links an die Planken, welche die langen, für das Strassenfuhrwerk bestimmten Stände bilden. Fort ging es, dem New-Jersey-Ufer entgegen.

So breit die Wasserfront des Personenbahnhofes war, lief auf dem Dache des Ferryboathauses eine riesige Firma: „Pennsylvania Rail-Road" hin, welche man vom Cortlandstreetslip, Newyork, aus, also auf eine englische Meile Entfernung, bequem lesen und vom Eingange des stromaufwärts liegenden Desbrosses-Street Slip aus wenigstens in der Verkürzung deutlich sehen konnte. Diese Firma fehlte nun — sie war in Asche, Metalloxid, Kohlensäure u. s. w. verwandelt worden.

Es existiren hier eine Anzahl von „Express-Companies", welche die Paquet- und Gepäcksversendung vermitteln. Wohl die ansehnlichste dieser Companies ist Adam's Express-Company; diese besitzt eigene Eisenbahnwaggons, und am Pennsylvaniabahnhofe in Jersey-City den nördlich an die Ferryboat-Slips angrenzenden pier. Dieser pier wurde zum grössten Theile erhalten, und hier legte gestern unser Boot an; da die slips jetzt unbrauchbar sind, müssen sich die Boote mit der Breitseite an die Spitze der piers legen; aus den Geländern der Boote hat man Theile herausgesägt, kleine Brücken legt man vom pier auf die Schiffe, und Alles in Allem erwogen stockt der Personenverkehr fast gar nicht. Es ist begreiflich, dass Fuhrwerke auf solche Weise in Jersey-City nicht gelandet oder aufgenommen werden können. Doch giebt es der Ferryboatlinien genug zwischen Newyork und dem New-Jersey-Ufer, die Wagen brauchen nur einen unbedeutenden Umweg zu machen.

Die vier Slips der Newyorker Boote und der fünfte des Brooklyner Annexbootes der Pennsylvaniabahn liegen südlich von Adam's pier, und nur jene elastischen Wände, welche, wie ich bereits einmal beschrieb, die Boote abweisen, und dadurch sanft an die Landungsbrücken leiten, stehen noch; die schwimmenden Brücken sind theils ganz verbrannt, theils verkohlt. Man wandert, nach Verlassen des Bootes, durch lauter Kohlenbrei, und erblickt Nichts, als ein Gemengsel von noch qualmenden Balken, Telegraphen- und Elektrisch-Licht-Drähten, Gasröhren, Dampfheizungsröhren, verbogenen Blechen von den Dächern u. s. w. Nur Mauerwerk sucht das Auge vergeblich — es war ja keines vorhanden. Durch den vielfach verbrannten Fussboden gewahrt man die Piloten, auf welchen die ganze Construction stand — dazwischen das Salzwasser. Wenn man im Wartesaale sass und ein Boot etwas hart anlegte, fühlte man den Stoss so deutlich, als wenn man auf der Landungsbrücke selbst gestanden hätte. Neben dem Wartesaale für Männer befand sich die Restauration, wo man eine Menge von Gerichten vorzüglicher und billiger bekam, wie in mittleren Restaurants von Newyork. Der noch stehende Theil der Halle ist gegen den Fluss zu verplankt worden und an den verschiedenen daselbst angebrachten Eingängen stehen die „gatemen" und rufen wie gewöhnlich: This train for Newark, Elizabeth, Rahway u. s. w.

Bereits gestern früh war der Zugsverkehr wieder vollkommen im Gange. Ich verliess die Brandstätte durch einen südlichen Ausgang und trat auf die Strasse, um durch den Schuppen der Trambahnwagen, welcher gerettet wurde, zum Flusse zu gelangen. Südlich vom verbrannten Annexboat-slip liegt der alte pier der Belgischen Red-Star-Line. Dieser pier diente gestern als Landungsplatz für die Cortlandstreet Boote und auf einem solchen kehrte ich nach der Manhatten-Insel zurück.

Mit grosser Umsicht ziehen sich die Beamten der Pennsylvaniabahn aus der schwierigen Lage — der riesige Verkehr wird auch unter solchen Umständen bewältigt. In etwa acht Tagen hofft man ein provisorisches, natürlich noch „hölzernes" Gebäude errichtet und die slips einigermassen reparirt zu haben. Hoffentlich entsteht später ein schöner Neubau, ähnlich dem Grand Central-Depot in Newyork, 42te Strasse, 4te Avenue.

Der Schaden wird auf 300—500,000 Dollars geschätzt; sehr wichtige Bücher, Pläne, Zeichnungen sind verbrannt. Die feuerfesten Kassen hat man gestern aus den Kohlen herausgeholt — Schutt kann ich nicht sagen — ob sie Stand gehalten haben, melden die Blätter nicht.

Die beiden schwimmenden Dampfspritzen „Havemeyer" und „Zophar Mills" leisteten, wie immer bei solchen Gelegenheiten, die besten Dienste. Ein Feuerwehrmann wurde von einem Wasserstrahle getroffen und musste in das Hospital gebracht werden!

Locomotiven, Waggons und Schiffe konnte man alle retten.

Miscellen.

Denkmal an der Gotthardbahn.

Nach einer Mittheilung der „Allgem. Schweizer Ztg." werden gegenwärtig Verhandlungen zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien geführt, um die Mittel zu einem Denkmal für den verstorbenen Favre und die beim Bau der Gotthardbahn gefallenen Arbeiter zu beschaffen.

Eisenbahnen in China.

Die einzige Eisenbahn in China ist zur Zeit die 6⅓ Miles lange Kohlenbahn bei Kaiping, in der Nähe von Peking. Dieselbe fördert Kohlen von der Grube zum Canale. Die Bevölkerung steht diesem Betriebe durchaus gleichgültig gegenüber.

Eisenbahn Guatemala-St. Thomas.

Die Regierung von Guatemala wünschte eine Eisenbahn von der Hauptstadt ihres Reiches nach dem Hafen von St. Thomas zu bauen. Da ihr aber die dazu nöthigen Gelder von 12 Millionen Dollars fehlen, hat die Regierung eine Verordnung erlassen, nach welcher jeder männliche, grossjährige Einwohner der Republik Actionär des genannten Eisenbahnunternehmens werden muss, und zwar mit einem Betrage von 40 D. Demjenigen, der die Mittel nicht hat, diese Summe auf ein Mal zu bezahlen, wird gestattet, dieselbe in zehn jährlichen Raten à 4 D. zu entrichten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die an der Strecke Insterburg-Lyck gelegene Station Oletzko wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Bromberg — vom 15. October cr. ab die Bezeichnung Marggrabowa erhalten.

Berlin, den 19. August 1884. (1999)

Für die Stationsnamen Reinbeck und Schwarzenbeck wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn — im Dienstverkehr fortan die bei der Post und den übrigen Behörden gebräuchliche Schreibweise Reinbek und Schwarzenbek angewendet werden.

Berlin, den 25. August 1884. (2000)

Die geschäftsführende Direction.

Wex.

II. Güterverkehr.

Am 1. September d. J. tritt für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Bromberg** ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen unter Andern auch die Bestimmungen und Beförderungspreise des Vieh- etc. Tarifs für den Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Magdeburg vom 1. Juli 1882 bezüglich der Station Berlin (Ostbahnhof) aufgehoben und in diesen neuen Tarif übertragen worden.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 10 ₰ pro Stück zu haben.

Köln, den 23. August 1884. (2001)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Am 1. September c. kommen für die **Beförderung von Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl) und Cocosnussöl** in Wagenladungen von je 10 000 kg zwischen der Hafenstation Emden einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch), Frankfurt a/M. und Hannover, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche — abgesehen von einzelnen Stationen der früheren Saarbrücker, Rhein-Nahe- und der Moselbahn (Eisenbahn-Directionsbezirks Köln [linksrheinisch]), deren Frachtsätze bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren sind — um 0,06 ℳ pro 100 kg höher sind als die für die Station Bremen bestehenden bezüglichen Frachtsätze (der Classe 1) des Ausnahmetarifs für den Verkehr mit den Elb- und Weserhafenstationen vom 1. März 1880 und unter den gleichen Bedingungen wie die letzteren angewendet werden.

Köln, den 23. August 1884. (2002)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Mit sofortiger Gültigkeit treten im **Ost-Westdeutschen Verbande** im Verkehr von Aachen, Rothe Erde und Stolberg A. J. nach Berlin (Görlitzer Bahnhof) ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisen des Specialtarifs II in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 20. August 1884. (2003)

Königliche Eisenbahn-Direction Hannover,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Im **Kursk-Königsberger Eisenbahn-Verbande** werden die Getreidefrachtsätze von Kursk nach Königsberg, Pillau und Memel (Nachtrag 8 zum Verbandtarif vom 13. Januar 1880 n. St.) vom 1. October (19. September) cr. erhöht.

Weitere Auskunft ertheilt das Tarifbureau der Direction der Ostpreussischen Südbahn.

Bromberg, den 21. August 1884. (2004 J)

Königliche Eisenbahndirection.

Nordostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Am 20. August cr. treten im rubr. Verkehr für die Station Blankenburg in Thüringen directe Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 18. August 1884. (2005)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. d. M. an finden im **Hannover-Bayerischen Eisenbahn-Verbande** für den Verkehr nach und von Nordhausen, Station der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt am Main, die gleichen Frachtsätze Anwendung, welche laut des vom 1. August a. cr. ab gültigen Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs für die Nordhausen-Erfurter Station Nordhausen der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden.

Die bis dahin gültigen, im Tarifheft No. 3 verzeichneten Taxen kommen dagegen in Wegfall.

Hannover, den 19. August 1884. (2006)

Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Die an der Strecke Lembecq-Ecaussines gelegene Station Ronquières der Belgischen Staatsbahn ist mit den für die Station Rognon bestehenden Frachtsätzen in den **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verbandstarif** vom 1. Januar 1880 aufgenommen worden.

Elberfeld, den 20. August 1884. (2007)

Königliche Eisenbahndirection.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Ronquières der Belgischen Staatseisenbahn in den Deutsch-Belgischen Verbands-Güterverkehr und zwar mit den für die Station Rognon (bisher Rebecq-Rognon) derselben Eisenbahn in dem betreffenden Gütertarife gegenwärtig bestehenden directen Frachtsätzen aufgenommen werden.

Köln, den 21. August 1884. (2008)

Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Vom 1. September 1884 ab werden im **Ostpreussisch-Böhmischen Flachsverkehr** die Sätze des Ausnahmetarifs für Flachs etc. in Ladungen à 5000 kg im Verkehr zwischen Memel und Tilsit einerseits und sämmtlichen Böhmischen Verbandstationen andererseits um 0,03 Mk. pro 100 kg ermässigt.

Bromberg, den 23. August 1884. (2009 J)

Königliche Eisenbahn-Direction
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahntarif Berlin-Erfurt, Stettin-Berlin-Thüringischer, Nordostsee-Hannover-Thüringischer und Berlin-Anhalt-Berlin-Hamburger Verband. Die Giltigkeitsdauer der in den rubr. Vekehren bestehenden Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus zum Seeexport wird bis zum 31. August 1885 verlängert.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 22. August 1884. (2010)

Königliche Eisenbahn-Direction
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Die mit Gültigkeit vom 1. September cr. zur Einführung kommenden Nachträge

XXXI	zum Gütertarifheft No.	1
XX	„ „ „	3a
XIX	„ „ „	3b
XVIII	„ „ „	4
XXIX	„ „ „	5

enthalten neue bezw. abgeänderte Sätze für die Stationen Arnstadt, Dietzhausen, Elgersburg, Gräfenrode, Grimmenthal, Ilmenau, Oberhof, Plaue i. Th., Rohr, Suhl, Zella-Mehlis des Eisenbahn-Directions-Bezirks Erfurt, Blankenburg in Thüringen der Saalbahn und Grimmenthal der Werrabahn, theilweise Aufhebung der Frachtsätze für Grimmenthal Station der Werrabahn, ferner Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Braunkohlen, Braunkohlenbriquets etc. im Verkehr zwischen den Stationen Förderstedt, Frose, Nachterstedt, Völpke und Helmstadt einer- und den Stationen Basel, Mülhausen im Elsass, Waldshut, Schaffhausen und Siegen andererseits.

Näheres ist in den Verbands-Güter-Expeditionen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 19. August 1884. (2011)

Königliche Eisenbahn-Direction
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin-Berlin-Thüringischer Verband. Mit sofortiger Giltigkeit treten an Stelle der im rubricirten Verbande für den Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Freiburger Eisenbahn einerseits und den Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt ermässigte Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 19. August 1884. (2012)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. September d. J. kommt im **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Eisenbahn-Verbande** das Tarifheft G. zur Einführung, enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einer- und Stationen der Nordbrabant-Deutschen Bahn andererseits. Exemplare des Tarifheftes sind in unserem hiesigen Geschäftslocale zum Preise von 10 ₰ pro Stück zu haben.

Köln, den 22. August 1884. (2013)

Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Zum Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Braunschweig** kommt mit Gültigkeit vom 1. September cr. Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält: Aufhebung verschiedener Sätze für Oschersleben Br., Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aufnahme der Station Friedrichssegen, Aenderung der Nomenclatur für Holz des Specialtarifs II, Ausnahmetarifsätze für Petroleum und Eisenerze etc.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Frankfurt a. M., den 15. August 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction. (2014)

Zum Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Magdeburg** vom 1. Februar 1882 kommt mit Gültigkeit vom 15. September cr. Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die voraussichtlich am 1. October cr. zur Eröffnung kommenden Stationen der Neubaustrecke Oberröblingen a/S.-Querfurt des Directionsbezirks Frankfurt a/M. und für die Station Drübeck des Directionsbezirks Magdeburg, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Expeditionen käuflich zu haben, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a. M., den 20. August 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction. (2015)

Zum Staatsbahntarif **Frankfurt a/M.—Hannover** kommt zum 1. October cr. Nachtrag XI, welcher Aufhebung der Frachtsätze für Bremen Weserbahnhof, Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Oberröblingen a/S.—Querfurt des Directionsbezirks Frankfurt a/M., der Betriebseröffnung s. Z. bekannt gemacht werden wird, sowie Entfernungen für einige aus dem Frankfurt a/M.—Hessischen Ludwigsbahn-Tarife übernommene Relationen enthält, zur Einführung.

(Fortsetz. der offic. Anzeigen auf S. 885.)

No. 16. Jahrgang 1884. Berlin, am 27. August 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 25. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Kiste	leer	2	1	Mannheim	Badische Stsb.	
2	A	366/368	3	Bund	schwarzes Messingblech	80	2	Cannstadt	Württemb. Stsb.	
3	A R	1	1	Korb	Gemüse	47	3	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
4	A R	712	1	Ballen	Tuch	75	4	Aachen	„	
5	B	—	22	—	Kochtöpfe	83	5	Rheine	Rechtsrh. Köln	
6	B	11	1	Ballot	?	35	6	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
7	B A H	26	1	Kiste	?	136	7	Mannheim	Badische Stsb.	
8	B G	3056	1	Kiste	gefüllt	14	8	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
9	B J	628	1	Ballen	Hutleder	6	9	Aachen Sp. B.	„	
10	B M	15891	1	Wagen	leere Fässer	—	10	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
11	B P K	87	1	Säckchen	Leinen	12,5	11	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
12	C B	2671	1	Fass	Kraut	70	12	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
13	C G E	3717	1	Kiste	?	156	13	Mannheim	Badische Stsb.	
14	C N	5927/8	2	Kisten	Seife	190	14	„	„	
15	C P	6566	1	Ballen	Wollwaaren	45	15	Köln G.	Linksrh. Köln	
16	D D	1440/1	2	„	Filztuch	—	16	Herbesthal	„	
17	A B	3989	1	„	Wollabfälle		17			
18	D F	19	1	Hühnerkäfig	leer	21	18	Sulz	Württemb. Stsb.	
19	E L	100	1	Colli	Maschinentheil	11	19	Stuttgart	„	
20	E M	2907, 2951	2	Fässer	Oel	360	20	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
	E M	2911	1	Fass	Oel	180		„	„	
21	F	1	1	Schweinekorb	leer	10,5	21	Lichtenstein-Callnberg	Sächsische Stsb.	auf dem Perron gefunden.
22	F	19	1	Tafel	Schwarzblech	14,5	22	Stolberg H.	Linksrh. Köln	
23	F A E	I	1	Beutel	Gummi arabicum	13	23	Soest	K. E.-D. Hannover	
24	F D	825	1	Fass	leer	41	24	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
25	F L	14	1	Pack	Papier	9	25	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
26	F P	12	1	Kiste	Eisenwaaren	30	26	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
27	G	30	1	Pack	Steingut	10	27	Bingen G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
28	G G	1	2	„	trockene Häute	16	28	Aachen Sp. B.	Linksrh. Köln	
29	G G	2105	1	Fass	leer	26	29	Chatelineau	Grand Centr. Belge	
30	G H	662	1	Kiste	Eisenwaaren	18	30	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
31	G J	340	1	„	?	17	31	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
32	G W	104	1	„	gefüllt	29	32	Nierstein, Station	Hess. Ludwigb.	
33	h	—	1	Ballen	Betten	69	33	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
34	{cf / A}	8534	1	Kiste	gefüllt	25	34	Aachen	Linksrh. Köln	
35	H C	709	3	Rollen	Tapeten	66	35	Köln G.	„	
36	H & Co.	6	1	Kiste	zerlegte Wiener Rohrstühle	131,5	36	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
37	H H	11	1	„	Seife	50	37	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
38	H M	587	1	„	Kreide	38,5	38	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
39	H P	—	1	Stückchen	Guss	—	39	Frankfurt a/M. G.-E. Ostbahn	Hess. Ludwigsb.	
40	J F S	36818	1	Ballot	Teppiche	50	40	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
41	J M St	10	1	Pack	Säcke	10	41	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
42	J P C	7182	1	Ballen	Tuch	35	42	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
43	K	1196	1	Kübel	Butter	17,5	43	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Leipheim-Halle.
44	K	3256	1	Kiste	gefüllt	22	44	Köln G.	Linksrh. Köln	
45	K G	2762	1	„	?	62	45	Mannheim	Badische Stsb.	
46	K. r. rh.	22760	1	Wagen	Kohlen	—	46	Hamm	Rechtsrh. Köln	
47	L	—	1	—	gusseisener Ofenuntersatz	12	47	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
48	L	180	1	Fässchen	leer	5	48	Mannheim	Badische Stsb.	
49	L	75497	1	Fass	ansch. Farbe	138	49	Crefeld	Linksrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	L L	375	1	Sack	Säcke —	31	50	Frankfurt a/M. G.-E. Ostbahn	Hess. Ludwigsb.	
51	M A	45 58	1	Fass	leer —	32	51	Obendorf	Württemberg.Stsb.	
52	M B	25	1	Kiste	? —	30	52	Mannheim	Badische Stsb.	
53	M W T	406 u. div.	16	Fässer	leer —	353	53	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
54	N S C	1356	1	Kiste	— —	74,5	54	Hamont	Grand Centr. Belge	
55	P H S	22310	1	Fass	leer —	31	55	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
56	P S	4909	1	Ballen	gefüllt —	8,5	56	Bingerbrück	Linksrh. Köln.	
57	P W	325	1	Pack	Eisenwaaren, enthaltend 12 Messer zu einer Häckselmaschine	7,5	57	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
58	P VB	554	1	Ballen	gefüllt —	16,5	58	Neuss	Linksrh. Köln	
59	R	5	1	"	Kurzwaaren —	54	59	Köln G.	"	
60	R K	6859	1	Kiste	? —	122	60	Mannheim	Badische Stsb.	
61	R S & C	—	1	Sack	Erbsen —	97	61	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
62	S	5404 5545 5681	3	Kisten	Firniss —	96	62	Köln G.	Linksrh. Köln	
63	S & C	946	1	Kiste	? —	46	63	Mannheim	Badische Stsb.	
64	"	966	1	"	? —	178	64	"	"	
65	"	967	1	"	? —	123	65	"	"	
66	v. B	19	1	Ballot	Manufacturw. —	62	66	"	"	
67	W	2	1	—	Schliesskorb —	35	67	Frankfurt	K. E.-D. Hannover	
68	W C	4049	1	Fass	gefüllt —	21	68	Köln G.	Linksrh. Köln	
69	W H	894	1	Kiste	Pergament —	174	69	Aachen Sp. B.	"	
70	W M	—	1	Tonne	Heringe —	150	70	Neuss	"	
71	W R	6253	1	Fass	Oel —	217	71	Plaue	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
72	Z	1	1	Kasten	— —	89	72	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
73	Z	5	1	—	Vordertheil eines Ofens	7,5	73	Verden	K. E.-D. Hannover	
					B. Colli m. Adressen sign.					
74	Adr.	—	2	Pack	leere Säcke —	36	74	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
75	Adr.	—	1	Packet in Papier	unechte Schmucksachen	—	75	Aachen Sp. B.	"	
76	G. P. Adr.	444	1	Kiste	optische Waaren —	12,5	76	Köln G.	"	
77	Henry Schenk	—	1	"	Telephon-Glocken —	2,5	77	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
78	HK Gebr. Nielsen Bremen	7	1	Sack	Mehl —	75	78	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
79	J. Fritzler	—	1	Collo	eis. Bettstelle —	44	79	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
80	Jacob Eisele	—	1	Koffer	? —	31,5	80	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
81	Mark Actien-Brauerei	8769	1	Bierfass	leer —	20	81	Hamm	Rechtsrh. Köln	
82	Maschinenmeister & Inspector der Niederländischen Rhein-Eisenbahn in Emmerich	—	1	—	eiserne Nothkette 0,8 m lang	6	82	Emmerich	"	
83	Sturm Dudweiler	—	1	Korb	Birnen —	—	83	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
84	X. Kolmann	48	1	Fass	leer —	24	84	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
					C. Colli m. Nummern sign.					
85	—	I II	2	—	halbkreisförmige Messer	1,5	85	Emden	"	
86	—	119 Gepäckschein	1	—	runder Reisekorb —	17	86	Weimar	K. E.-D. Erfurt	bez. Bebra-Weimar 112.
87	—	170 Gepäckschein	1	grauer Koffer	— —	34	87	Eisenach Gepäck-Exp.	"	b. Bodenrevision bez. Friedrichroda-Eisenach 170.
					D. Colli mit Figuren sign.					
88	weisser Strich	—	16	Stäbe	Flacheisen —	34	88	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
89	N	—	1	Packet	Gardinen-Rosetten —	1,5	89	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
90	GC (im Dreieck)	1205	1	Kiste	leer —	25	90	Plauen i/V. ob. Bf.	"	Bodenrevision.
91	II G	158	1	"	leer —	33	91	Plauen i/V. ob. Bf.	"	Bodenrevision.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
92	Chemnitz	147	1	Kiste	Cops (?) —	66	92	Chemnitz	Sächs. Stsb.	während des Jahrmarkts auf den Boden gekommen.
93	D	603	1	„	? —	36	93	Barneck	K. E.-D. Erfurt	bez. Neustadt-Gillersdorf-Plauen i/V.
94	E.S. S.G.	6659	1	„	Kurzwaare —	118	94	Vlissingen Hafen	Niederl. Staatsb.	
95	R	10735	1	Fass	— —	56	95	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
96	CL C L	42164 64 42069 65	2	Fässer	Schmalz —	380	96	Neuwied	„	
97	4	27	1	Ballen	Garn —	700	97	Venlo	Niederl. Staatsb.	
98		2028	1	Kiste	gefüllt —	73	98	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
99		9820 9821 9822 9824 9836	5	Kisten	Stärke —	66	99	Viersen B. M.	Linksrh. Köln	
100	Paris Metz	—	1	—	Kalkdecke —	—	100	Coblenz M.	„	
					E. Colli ohne Signatur.					
101	—	—	1	Ballen	Betten —	6	101	Voitersreuth	Sächs. Stsb.	
102	—	—	8	—	Bügelstähle —	13	102	Frankfurt a/M. G.-E. Westbahn	Hess. Ludwigsb.	
103	—	—	1	—	gebogene Eisenstange	8	103	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
104	—	—	2	—	Eisenstangen —	18	104	Wanne	Rechtsrh. Köln	
105	—	—	1	Stück	Farbholz —	74	105	Leipzig I	Sächs. Stsb.	
106	—	—	1	Fass	leer —	37	106	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
107	—	—	1	„	? —	250	107	Northeim	K. E.-D. Hannover	bez. Hamm.
108	—	—	1	—	Fechthaube nebst Rappier	—	108	Hamburg	„	
109	—	—	1	Ballen	dürre Felle —	34	109	Tübingen	Württemb. Stsb.	
110	—	—	2	—	gusseiserne Fenster —	35	110	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
111	—	—	1	—	Gasrohr —	8	111	Chemnitz	Sächs. Stsb.	
112	—	—	1	Bund	kleine Gläser —	7	112	Papenburg	Rechtsrh. Köln	
113	—	—	1	—	Handsäge —	—	113	Halle Eilg.	K.E.-D. Magdeburg	
114	—	—	1	—	eis. Hebel, 1,33 m lang	5,5	114	Stendal	„	
115	—	—	1	Packet in grau Leinen	Messingspitze —	0,5	115	Soltau	„	anscheinend zu einem Blitzableiter gehörig.
116	—	—	1	Korb	Pflaumen —	18	116	Hannover	K. E.-D. Hannover	
117	—	—	1	—	Pflugschaar —	9,5	117	Hillesheim	Linksrh. Köln	
118	—	—	1	Reisekorb	? —	60	118	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
119	—	—	1	Stange	Rundeisen, 4,5 m lang, mit Mutter-Schraube	10	119	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
120	—	—	2	—	Schemelstühle —	—	120	Mainz G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
121	—	—	2	—	eiserne Schwungräder	60	121	Ludwigsburg	Württemb. Stsb.	
122	—	—	1	Stange	Stahl —	8	122	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
123	—	—	1	Tönnchen	leer, neu —	0,5	123	Alfeld	K. E.-D. Hannover	
124	—	—	1	—	eis. Verbindungsstange	35	124	Posen	K. E.-D. Breslau	
125	—	—	1	Sack	Wäsche und Betten Gepäck	29	125	Dietendorf	K. E.-D. Erfurt	
126	—	—	1	—	Wagenachse —	—	126	Erfurt	„	
127	—	—	1	Ballen	Wollstaub —	77	127	Reichenberg	Sächs. Stsb.	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 882.

Bei den betheiligten Expeditionen ist der Nachtrag käuflich zu haben, auch ist daselbst das Nähere zu erfahren. (2016)

Frankfurt a/M., den 22. August 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum Staatsbahntarif **Frankfurt a/M.—Oldenburg** kommt mit Gültigkeit vom 1. October cr. der Nachtrag V zur Einführung, welcher u. A. Frachtsätze für die an dem noch zu bestimmenden Tage neu zur Eröffnung kommenden Stationen der Strecke Oberröblingen a/S.—Querfurt sowie für die Station Friedrichssegen des Directionsbezirks Frankfurt a/M. enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen, woselbst der Nachtrag auch käuflich zu haben ist. (2017)

Frankfurt a/M., den 22. August 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction.

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 13/1. August cr. ist für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Charkow—Nicolajew Bahn nach Danzig und Neufahrwasser ein neuer Specialtarif in Kraft getreten, welcher neue Frachtsätze von den via Woroschba—Kiew instradirenden Stationen enthält; für die Stationen via Snamenka—Fastow bleiben die bisherigen Frachtsätze bis zum 31. August/12. September cr. bestehen.

Tarifexemplare sind bei der unterzeich-

neten Verwaltung und den Verbandstationen zu haben.

Danzig, den 24. August 1884. (2018 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawka'er Eisenbahn.
Namens der Verband-Verwaltungen.

Die im Ausnahmetarife für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.) nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin vom 1. August 1884 enthaltenen Frachtsätze für Dresden (Friedrichstadt) gelten an Stelle der bezüglichen im Nachtrage I zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. ab Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld etc. nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen vom 1. August 1882 versehenen Taxen auch im letztbezeichneten Verkehre für Transporte nach den Stationen Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof), und zwar ebenfalls vom 1. August 1884 ab.

Dresden, am 21. August 1884. (2019)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass mit Wirkung vom 1. October l. Js., an Stelle des Uebernahmetarifs für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn andererseits vom 1. October 1884 ein neuer directer Tarif treten wird.

Durch den neuen Tarif werden in einzelnen Classen geringfügige Erhöhungen eintreten. Nähere Auskunft hierüber ertheilen unsere Stationen sowie unser Tarifbureau.

Mainz, den 20. August 1884. (2020)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Am 1. September d. J. tritt zum **Reglement und Tarif der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn** vom 1. September 1877 der **Nachtrag XVIII** in Kraft.

Derselbe enthält:

Tarifsätze für den Güterverkehr der Haltestellen Chronstau, Kobier, Lassowitz, Naklo, Radzionkau, Scharley, sowie anderweite Bestimmungen für den Bahnhofs-Güterverkehr in Kreuzburg.

Exemplare des Nachtrages sind von der Stationskasse Breslau, Centralbahnhof, zum Preise von 0,35 M käuflich zu beziehen.

Breslau, den 22. August 1884. (2021)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. In den Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Württembergischen Staatsbahn einerseits und solchen der Badischen Staatsbahn anderseits, giltig vom 1. August 1883, wurde mit Wirkung vom 15. August cr. die Station Spaichingen für den Verkehr über die Routen Immendingen und Pforzheim einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen und das diesseitige Tarifbureau.

Karlsruhe, den 24. August 1884. (2022)
Generaldirection.

K. K. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen. (Einführung des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischen Tarifs Theil II — vom 15. September 1884.)

Mit Wirkung vom 15. September cr. bezw., soweit Tarif-Erhöhungen eintreten, vom 1. November cr. tritt im Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande für den Verkehr zwischen Stationen der Königl. Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (rechtsrheinisch); Elberfeld und Köln (linksrheinisch) einerseits, dann Stationen der Böhmischen Westbahn, Buschtěhrader Bahn, Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, Oesterreichischen Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, K. K. Oesterr. Staatsbahnen und priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft andererseits der Rheinisch-Westfälisch-OesterreichischeGüter-Tarif (Theil II) zur Einführung.

Durch denselben werden die im Haupt-Tarife für den Oesterreichisch-Rheinländisch-Westfälischen Verkehr vom 20. October 1880 und den hiezu gehörigen Nachträgen enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze und ebenso der Rheinländisch-Westfälisch-Oesterreichische Ausnahme-Tarif No. 6 für den Transport von Gütern aller Art in Wagenladungen, giltig vom 10. März 1884 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 21. August 1884. (2023)
Die Commercielle Abtheilung.

Einführung eines neuen Getreide-Export-Tarifes von den Stationen der Kursk-Kiewer Bahn nach Brody und Podwoloczyska. Mit 1./13. September a. c. tritt ein neuer Special-Export-Tarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten, Malz, Spreu, Oelkuchen und Oelsaaten von den Stationen der Kursk-Kiewer Eisenbahn nach Brody und Podwoloczyska in Kraft.

Exemplare desselben sind im Oeconomate in Wien und im commerciellen Bureau der Betriebs-Direction in Lemberg zu beziehen.

Wien, am 24. August 1884. (2024)
Die General-Direction
der K. K. pr. Gal. Carl Ludwig-Bahn.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Königliche Eisenbahn-Direction. Mit dem 15. September d. J. tritt zum Personen-Tarif über den Verkehr zwischen Berlin-Hamburger und Altona-Kieler Stationen via Hamburg vom 1. Januar 1875, der XXXVI. Nachtrag in Kraft, welcher veränderte Militairfahrpreise, worüber das Nähere bei den bezüglichen Billet-Expeditionen zu erfahren ist, enthält.

Altona, den 22. August 1884. (2025)

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Breslau. Submission auf Lieferung der für die Heizperiode 1884/85 erforderlichen 270000 kg präparirte Holzkohlen zur Heizung der Personenwagen.

Termin: Freitag, den 5. September 1884 Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36.

Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 50 Pf. unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 23. August 1884 (2026)
Materialien-Büreau.

Lieferung von Telegraphenstangen. Die Lieferung von 3373 Stück kiefernen Telegraphenstangen und 598 Stück Streben soll verdungen werden.

Angebotsformulare mit Lieferungsbedingungen werden von dem Büreau der Betriebs-Telegraphen-Oberinspection, Winckelmannstrasse 6a, ausgegeben.

Die Angebote, an welche die Anbieter bis zum 15 October d. J. gebunden bleiben, sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift „Angebot auf Telegraphenstangen" versehen bis zum 27. September d. J. Vormittags 11 Uhr anher einzusenden.

Unberücksichtigte Angebote bleiben unbeantwortet; die Auswahl unter den Anbietern wird vorbehalten.

Dresden, den 20. August 1884. (2027)
Königliche Betriebs-Telegraphen-Oberinspection.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 68. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. August 1884.

Die Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1883.

Dem statistischen Berichte über den Betrieb der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen im Jahre 1883 entnehmen wir folgende Daten:

I. Bahnlängen.

Die Baulänge sämmtlicher unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen umfasste am Schlusse des Jahres 1883: 2 225,698 km, wovon einschliesslich der gepachteten und ausschliesslich der verpachteten Strecken

auf die Staatsbahnen	2 100,043	km
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	25,147	„
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	27,789	„
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	26,400	„
„ „ Oberhohndorf-Reinsdorfer Bahn . .	12,214	„
„ „ Brückenbergbahn bei Zwickau . .	5,423	„
„ „ Privatkohlenbahnen bei Oelsnitz und Lugau	11,612	„
auf Zweigbahnen an der Altenburg-Zeitzer Bahn, welche Kohlenwerken gehören .	15,630	„
desgl. an der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	1,440	„
Summa	2 225,698	km

entfallen.

Von diesem Gesammtnetze liegen 298,772 km ausserhalb der Grenzen des Königreichs Sachsen, und zwar: 102,349 km im Herzogthum Sachsen-Altenburg, 59,890 km im Königreich Böhmen, 38,078 km im Grossherzogthum Sachsen-Weimar, 34,868 km im Fürstenthum Reuss ä. L., 33,483 km im Königreich Preussen, 16,183 km im Fürstenthum Reuss j. L., 13,040 km im Königreich Bayern, 0,926 km im Herzogthum Sachsen-Meiningen.

Die dem Sächsischen Staate eigenthümlich zugehörigen Linien haben eine Länge von 2 071,096 km, wovon 11,794 km an angrenzende Bahnverwaltungen verpachtet sind. Die von der Sächsischen Staatsverwaltung gepachteten Strecken haben eine Länge von 40,741 km.

Gegenüber einer Baulänge von 2 225,698 km beträgt die Betriebslänge 2 401,98 km; letztere ist grösser, weil einzelne Bahntheile mehreren Strecken dienen. Diese Betriebslänge vertheilt sich mit

2 275,94 km auf die Staatsbahnlinien und
126,04 „ „ „ Privatbahnlinien.

Von der gegenwärtigen Bahnlänge waren nach Procenten im Betriebe:

im Jahre 1837 =	0,67 pCt.	im Jahre 1865 =	42,79 pCt.
„ „ 1840 =	5,50 „	„ „ 1870 =	53,21 „
„ „ 1845 =	11,18 „	„ „ 1874 =	63,55 „
„ „ 1850 =	22,28 „	„ „ 1875 =	82,08 „
„ „ 1855 =	27,45 „	„ „ 1877 =	91,36 „
„ „ 1860 =	34,31 „	„ „ 1880 =	96,13 „

An schmalspurigen Linien befanden sich Ende 1883 36,217 km im Betriebe.

II. Bau- und Anlagecapital.

Bis zum Schlusse des Jahres 1883 sind für den Bau der Staatsbahnen im Ganzen 639 279 259,04 *M.* aufgewendet worden, worin ein Betrag von 94 371 859,42 *M.* für Transportmittel enthalten ist. Pro Kilometer Bahn berechnet sich der Bauaufwand auf 308 667,13 *M.*

Das Anlagecapital, welches geringer ist als das Baucapital, weil die Königliche Staatsregierung eine Anzahl Privatbahnen unter dem Herstellungsaufwande erworben hat, beziffert sich auf 589 102 145,46 *M.* = 284 439,81 *M.* pro Kilometer Bahn.

Das mittlere, durch den Ueberschuss des Jahres 1883 zu verzinsende Anlagecapital reducirt sich auf 587 585 911,29 *M.* = 289 977,58 *M.* pro Kilometer Bahn.

Bei der Altenburg - Zeitzer Bahn betrug das Baucapital 5 892 278,42 *M.* = 234 313,37 *M.* pro Kilometer, bei der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn 5 360 733,35 *M.* = 192 908,47 *M.* pro Kilometer, bei der Zittau-Reichenberger Bahn 10 891 682,57 *M.* = 412 563,73 *M.* pro Kilometer.

Von den einzelnen Betriebslinien der Staatsbahnen erforderte das grösste Anlagecapital pro Kilometer Bahnlänge die Dresden-Bodenbacher Linie mit 571 220,54 *M.* pro Kilometer, das geringste dagegen die Weida-Mehltheuer Bahn mit 11 556,60 *M.* pro Kilometer.

III. Anlagen der Bahn.

Die höchst gelegene Eisenbahnstation Sachsens ist Reitzenhain, Endpunkt der Linie Chemnitz-Flöha-Reitzenhain mit 776,29 m über dem Spiegel der Ostsee. Am niedrigsten dagegen liegt das Riesaer Elbkai mit 93,59 m und Station Gröditz mit 95,59 m über dem Spiegel der Ostsee.

Von der Gesammtlänge der Staatsbahnen liegen 1 563,526 km = 74,45 pCt. in Steigung resp. Fall und 536,517 km = 25,55 pCt in der Horizontale. Die stärkste Steigung beträgt 1:33 und

kommt in einer zusammenhängenden grössten Länge von 513 m auf der schmalspurigen Bahn Hainsberg-Kipsdorf vor. Auf den normalspurigen Linien mit Personenverkehr beträgt die stärkste Steigung 1:40 und ist in einer zusammenhängenden Länge von 4000 m auf der Linie Chemnitz-Aue-Adorf zu finden.

Nach der Horizontalprojection liegen 1 147,452 km = 54,64 Procent geradlinig und 952,591 km = 45,36 pCt. in Krümmungen. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt bei den normalspurigen Linien 162 m, bei den schmalspurigen Linien 50 m.

Die Zahl der im Sächsischen Bahnnetze vorhandenen Tunnels beträgt 35, wovon 13 mit einer Gesammtlänge von 1 545 m eingleisig, 22 mit einer Länge von 4 161 m zweigleisig sind. Die grösste Länge eines Tunnels (zumal bei Niederau der Linie Leipzig-Dresden) beträgt 513 m. An Viaducten, Brücken, Wegunterführungen mit mehr als 10 m lichte Weite einer oder jeder Oeffnung sind 165 gewölbte und 269 mit eisernem Ueberbau vorhanden. Die längste Brücke ist die Dresdener Marienbrücke mit 735,8 m Länge, der höchste Viaduct der Göltzschthalviaduct bei Netzschkau, 74,4 m hoch. — Von den die Bahn kreuzenden Communications- und sonstigen Wegen liegen 3 447 in Bahngleise, 1 440 sind unterführt und 315 überführt. Die Länge aller Gleise beträgt 3 886 612 m, die Länge aller Schienen 7 606 575 m; an Weichen sind eingebaut auf freier Strecke 135, in Bahnhöfen 6 507 Stück. In den Gleisen liegen 791 111 m Weichenschwellen und 4 256 259 Stück Gleisquerschwellen, sowie 21 669 Steinwürfel. Von den Weichenschwellen sind 16 169 m weiche und 7 593 m harte, von den Gleisquerschwellen 3 798 136 Stück weiche und 10 205 Stück harte imprägnirt. Zur Auswechslung gelangten während des Jahres 1883: 242 m imprägnirte und 43 435 m nicht imprägnirte Weichen- und Langschwellen, sowie 78 080 Stück imprägnirte und 74 516 Stück nicht imprägnirte Gleisquerschwellen. Nach Procenten umfasste die Auswechslung im Verhältniss zu dem am Anfange des Jahres 1883 in den Gleisen gelegenen Material bei den imprägnirten Weichenschwellen 3,09 pCt., bei den imprägnirten Gleisquerschwellen 2,16 pCt., bei den nicht imprägnirten Weichenschwellen 5,67 pCt., bei den nicht imprägnirten Gleisquerschwellen 14,34 pCt.

An Ländereien, welche nicht zum Betriebe gehören, besitzt die Sächsische Staatsbahnverwaltung 7 857 135 qm und zwar: 493 841 qm Gärten, 3 080 648 qm Felder, 964 048 qm Wiesen, 2 087 313 qm Forstland, 711 923 qm Felsenhänge etc. und sonstiges uncultivirbares Land, 151 477 qm Steinbrüche und 367 885 qm Sand- und Kiesgruben.

IV. Transportmittel.

Der Bestand an Transportmitteln war am Schlusse des Jahres 1883 folgender:

a) Locomotiven und Tender:

	Locomotive	pro km Bahn	Tender
Staatsbahnen	723	= 0,32,	545
Altenburg-Zeitzer Bahn	8	= 0,20,	6
Gaschwitz-Meuselwitser Bahn	5	= 0,17,	—
Zitttau-Reichenberger Bahn	6	= 0,23,	5

Ausserdem waren auf den Staatsbahnen noch 9 Locomotiven zu Bauzügen vorhanden.

b) Personenwagen:

	Stück	mit Plätzen	Plätze pro Kilom. Bahn
Staatsbahnen	2 076	79 652	= 35,42
Altenburg-Zeitzer Bahn	15	588	= 23,26
Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	9	338	= 12,15
Zittau-Reichenberger Bahn	12	440	= 16,54

c) Gepäck- und Güterwagen:

	Passagier-Gepäckwagen	bedeckte Güterwagen	offene Güterwagen
Staatsbahnen	340	6 828	12 957
Altenburg-Zeitzer Bahn	2	21	470
Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	2	18	250
Zittau-Reichenberger Bahn	3	32	78

Die Gepäck- und Güterwagen zusammen besassen eine Tragfähigkeit von 171 903,5 t bei den Staatsbahnen, 4 920 t bei der Altenburg-Zeitzer Bahn, 2 600 t bei der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn, 855 t bei der Zittau-Reichenberger Bahn.

Die 2 076 Personenwagen der Staatsbahnen hatten 4 402 Achsen = 1,96 Achse pro Kilometer Bahn, die Gepäck- und Güterwagen 40 863 Achsen = 17,86 Achsen pro Kilometer Bahn.

Im Vergleich zum Jahre 1882 haben sich nach Abzug der im Betriebsjahre ausrangirten und verkauften Transportmittel und unter Berücksichtigung der stattgefundenen Veränderungen die Locomotiven um 8 Stück = 1,12 pCt., die Gepäck- und Güterwagen um 249 Stück = 2,95 pCt. der Tragfähigkeit vermehrt, die Personenwagen dagegen um 5 Stück = 0,69 pCt. der Pläztezahl vermindert.

Die Anschaffungskosten der Transportmittel berechnen sich bei den Staatsbahnen insgesammt auf 94 371 859,42 ℳ = 41 351,56 ℳ durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge, bei der Altenburg-Zeitzer Bahn auf 1 759 404,11 ℳ = 44 476,05 ℳ pro Kilometer, bei der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn auf 1 133 505,04 ℳ = 38 845,47 ℳ pro Kilometer, bei der Zittau-Reichenberger Bahn auf 639 456,95 ℳ = 24 030,70 ℳ pro Kilometer Betriebslänge.

Von den Anschaffungskosten der Staatsbahnen entfallen 36,34 pCt. auf Locomotiven und Tender, 13,59 pCt. auf Personenwagen, 50,07 pCt. auf Gepäck- und Güterwagen.

Die Locomotiven der Staatsbahnen haben im Jahre 1883 zurückgelegt:

	km		km
vor Courier- und Eilzügen	1 202 028,3	vor Güterzügen	6 270 971,8
vor Personenzügen	5 596 994,6	vor Material- und Arbeitszügen	111 660,8
vor gemischten Zügen	2 412 549,7	vor Werkstattszügen	3 720,0

zusammen 15 597 925,2 Zugkm; ferner als Vorlege- oder Schiebelocomotive 643 391,9 km, in Leerfahrten 770 502,7 km, im Rangirdienste (1 Stunde Rangirdienst = 10 km Fahrt) 6 520 700,0 km, zusammen 23 532 519,8 Locomotiv- und Rangirkm.

Die zurückgelegten Nutzkilometer beziffern sich auf 16 241 317,1 = 7 238,7 pro Kilometer Betriebslänge. Im Durchschnitt leistete jede Locomotive der normalspurigen Linien 22 527,1 Locomotiv-Nutzkm, 1 087,5 Locomotiv-Leerkm, 353,2 Reserve-Dienststunden und 903,3 Rangir-Dienststunden. Wegen Reparatur war durchschnittlich jede Locomotive im Jahre 59,7 Tage dem Dienste entzogen und erforderte 1 765,56 ℳ Reparaturkosten.

Die Wagen legten insgesammt a) auf der eigenen Bahn 602 706 169,3 Achsenkm, b) auf fremder Bahn 160 277 674,0 Achsenkilometer zurück, wovon auf Personenwagen a) 123 937 981,7 und b) 7 870 017 Achsenkm, auf Gepäck- und Güterwagen a) 478 768 187,6, b) 152 407 657 Achsenkm entfallen.

Jede Personenwagenachse legte durchschnittlich 28 267,4 km, jede Gepäck- und Güterwagenachse 11 413,6 km zurück. Die Mobilität der Personenwagen war sonach im Vergleiche der zurückgelegten Entfernungen 2,477 mal so gross als die der Güterwagen. Die durchschnittliche Benutzung der bewegten Personenwagenplätze betrug dagegen nur 23,82 pCt., während die bewegte Güterwagentragfähigkeit durchschnittlich zu 42,62 pCt. belastet war. Bei der Altenburg-Zeitzer Bahn betrug die durchschnittliche Benutzung der Personenwagenplätze 23,32 pCt., die Belastung der Güterwagen 47,39 pCt., bei der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn 23,54 pCt. resp. 52,07 pCt., bei der Zittau-Reichenberger Bahn 29,02 pCt. resp. 46,44 pCt.

Im Vergleich zum Jahre 1882 ist bei den Staatsbahnen die durchschnittliche Ausnutzung der bewegten Personenwagenplätze um 0,28 pCt. gestiegen, die Belastung der Güterwagen dagegen um 0,09 pCt. gefallen.

Auf sämmtlichen von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen wurden (ohne die Bauzüge) im Jahre 1883 insgesammt 378 347 Züge befördert, und zwar

9 388	Courier- und Eilzüge	= 25,72	durchschnittlich pro Tag,
80 949	Personenzüge	= 221,78	„ „ „
92 905	gemischte Züge	= 254,53	„ „ „
6 236	Güterzüge mit Personenbeförderung	= 17,09	„ „ „
188 869	Güterzüge	= 517,45	„ „ „

Die tägliche Gesammtzahl der Züge betrug demnach 1 036,57 mit einer durchschnittlichen Weglänge von 49,64 km. Auf die kurze Entfernung von 0 bis 10 km wurde die grösste Zahl Züge, nämlich 129 609, befördert. Im Personenverkehre wurden die unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen täglich in 46 selbstständigen Coursen mit 525 Touren befahren.

Der frequenteste Theil des Bahnnetzes war die Strecke zwischen Dresden-Neustadt und Dresden-Altstadt, auf welcher in Summa 29 777 Züge und 7 290 einzelne Locomotiven verkehrten, so dass durchschnittlich auf jeden Tag 102 oder auf jede Stunde Tag und Nacht 4,25 Zugs- bezw. Locomotivenleerläufe kamen. Hinsichtlich der Zugszahl fand jedoch der lebhafteste Verkehr auf der Strecke zwischen Neumark und Brunn mit 33 056 Zügen statt; ausserdem verkehrten dort noch 1 470 einzelne Locomotiven, und ergeben sich darnach 95 Zugs- und Locomotivenleerläufe pro Tag.

Das von den Locomotiven der Staatsbahnen verbrauchte Feuerungsmaterial berechnet sich auf 1872,5 cbm Holz, 701,6 t Coaks, 174 681,4 t Steinkohlen und 37 076,9 t Braunkohlen im Geldwerthe von 1 795 581,04 ℳ = 10,555 ₰ pro Locomotivkm, = 11,056 ₰ pro Nutzkm, = 0,2979 ₰ pro Wagenachsenkm.

V. Personen- und Gepäckfrequenz.

Es wurden befördert:

auf den Staatsbahnen 58 339 Reisende in I Wagenclasse, 2 359 170 in II., 14 571 215 in III., 3 037 004 in IV. Classe, sowie 359 538 Militär in III. Classe, zusammen 20 385 266 Personen,

auf der Altenburg-Zeitzer Bahn 19 971 Reisende in II. Classe, 171 603 in III Classe, 3 191 Militär, 25 901 in IV. Classe, zusammen 220 666 Personen,

auf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn 16 877 in II. Classe, 164 030 in III. Cl., sowie 3 318 Militär, zusammen 184 225 Personen,
auf der Zittau-Reichenberger Bahn 425 Reisende in I. Classe, 35 661 in II. Classe, 277 927 in III. Classe, sowie 1 349 Militär, zusammen 315 362 Personen.

Von den auf den Staatsbahnen beförderten 20 385 266 Personen kommen auf den Binnenverkehr 19 649 275, auf den directen Verkehr im Eingange 329 362, im Abgange 338 162, auf den Durchgangsverkehr 68 467 Personen.

Ferner gelangten im Personen- und Gepäckverkehr auf den Staatsbahnen 70 Extrazüge, 35 einzelne Salon- und Krankenwagen, 15 427 565 kg Gepäcküberfrachten und 39 943 Hunde zur Beförderung.

Im Güterverkehre waren zu verzeichnen auf den Staatsbahnen Transporte von zusammen 10 794 299,7 t, auf der Altenburg-Zeitzer Bahn 453 062,8 t, auf Gaschwitz-Meuselwitz 308 311,7 t, auf Zittau-Reichenberger Bahn 256 056 t. Von den Gütern der Staatsbahnen entfielen

auf den Binnenverkehr . . . . 5 059 757,8 t,
„ „ directen Verkehr im Abgange . . . . . 1 445 177,0 „
„ „ „ „ „ Eingange . . . . . 3 096 436,1 „
„ „ Durchgangsverkehr . . . . 1 192 928,8 „

Unter diesen Gütern befanden sich: 79 068 t Eilgüter, 762 175 t Stückgüter, 3 135 t Militärgüter, 142 916 t frachtpflichtige Dienstgüter. Sodann 169 382 t Wagenladungsgüter nach der Allgemeinen Wagenladungs-Classe A 1, 305 282 t nach Classe B, 473 666 t nach Specialtarif A 2, 1 022 535 t nach Specialtarif I, 307 429 t nach Specialtarif II, 6 998 968 t nach Specialtarif III, 529 741 t nach den Ausnahmetarifen I bis VII.

An Fahrzeugen wurden 207 Locomotiven und Tender, 551 andere Eisenbahnfahrzeuge und 2 085 nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge verfrachtet. Der Viehverkehr umfasste: Pferde: in Stallungswagen 175, in Güterwagen nach Stück 2 725, in Güterwagen nach Wagenladungen 2 194,5; andere lebende Thiere: Grossvieh nach Stück 8 409, Kleinvieh nach Stück 10 219, in Wagenladungen 23 754,5, nach Gewicht 1 513 t.

Die Zahl der beförderten Leichen betrug 442.

Von den Durchschnittsergebnissen im Personen- und Güterverkehre der Staatsbahnen sind folgende Zahlen hervorzuheben:

Von den Reisenden benutzten die I. Wagenclasse 0,29 pCt., die II. Classe 11,57 pCt., die III. Classe 73,24 pCt., die IV. Classe 14,90 pCt.

Durchschnittlich hat durchfahren jede Person in der

I. Wagenclasse . .	93,12 km	jede Person überhaupt 25,82 km.
II. „ . .	39,09 „	
III. „ . .	24,10 „	
IV. „ . .	21,04 „	
jede Militärperson .	37,93 „	

Insgesammt wurden von den Reisenden 526 410 220 Personenkilometer zurückgelegt.

Die specifische Personenfrequenz ergiebt

für die I. Wagenclasse . . . . . 1,06 pCt.
„ „ II. „ . . . . . . 17,99 „
„ „ III. „ . . . . . 68,49 „
„ „ IV. „ . . . . . . 12,46 „

Von der Personengeld-Einnahme kam:

	pCt.		ℳ
auf I. Wagenclasse .	2,76	auf jede Person in I. Classe	8,57
„ II. „ .	27,30	„ „ „ „ II. „	2,10
„ III. „ .	61,53	„ „ „ „ III. „	0,77
„ IV. „ .	7,41	„ „ „ „ IV. „	0,44
„ Militärpersonen .	1,00	„ „ Militärperson . . .	0,50
		„ „ Person überhaupt .	0,89

Pro Kilometer Bahnlänge wurde durchschnittlich eingenommen:

für jede Person in I. Wagenclasse . . 9,21 ₰
„ „ „ „ II. „ . . 5,37 „
„ „ „ „ III. „ . . 3,18 „
„ „ „ „ IV. „ . . 2,10 „
„ „ Militärperson . . . . 1,32 „
„ „ Person überhaupt . . . . . 3,44 „

Eine besondere Erwähnung verdient der Kohlenverkehr, welcher auf den Sächsischen Staatsbahnen 50,05 pCt. des Gesammtgewichts aller Güter ausmacht. Es sind im Jahre 1883 auf den unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen an Stein- und Braunkohlen im Ganzen

5 740 569 000 kg oder 1 148 114 Ladungen

transportirt worden. Hiervon gingen 286 498 Ladungen = 24,95 Procent nach fremden Bahnen und 861 616 Ladungen = 75,05 Procent verblieben in Sachsen. Von dem transportirten Gesammtquantum entfallen

618 455 Wagenladungen } 1 694 durchschnittlich pro Tag auf Sächsische Steinkohlen,
32 464 „ = 89 pro Tag auf Schlesische Steinkohlen,
332 „ = 1 pro Tag auf Böhmische Steinkohlen,
3 756 Wagenladungen = 10 pro Tag auf Westfälische Steinkohlen,
364 235 „ = 998 pro Tag auf Böhmische Braunkohlen,
123 883 „ = 340 pro Tag auf Sachsen-Altenburgische Braunkohlen,
4 346 „ = 12 pro Tag auf Sächsische Braunkohlen,
643 „ = 2 pro Tag auf Preussische Braunkohlen.

Im Vergleich zum Vorjahre ist der Kohlenverkehr um 105 749 Ladungen = 10,15 pCt. gewachsen. Zu dieser Zunahme trug der Steinkohlenverkehr 8,24 pCt., der Braunkohlenverkehr 12,77 pCt. bei. Die Gesammtlast der beförderten Kohlen vertheilt sich mit 57,05 pCt. auf Steinkohlen und 42,95 pCt. auf Braunkohlen. Jedes Kilogramm Kohle durchfuhr durchschnittlich 68,75 km. Von den 618 455 Wagenladungen Sächsischer Steinkohlen verblieben 486 047 Wagenladungen in Sachsen, während 47 850 Wagenladungen nach den unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen, 2 982 nach der Weimar-Geraer Bahn, 652 nach der Nordhausen-Erfurter Bahn, 4 765 nach der Saalbahn, 8 796 nach der Werrabahn, 568 nach sonstigen Nord- und Mitteldeutschen Bahnen, 65 087 nach den Bayerischen Staatsbahnen, 1 402 nach Württemberg und 1 306 nach den Oesterreichischen Bahnen zum Versande gelangten.

Von der Einnahme aus dem Gepäckverkehr kam durchschnittlich auf jedes Kilogramm Gepäcküberfracht überhaupt 3,05 ₰ —

Die Gesammtsumme der zurückgelegten Tonnenkilometer aller in Gepäck- und Güterwagen beförderten Lasten beziffert sich auf 825 254 869 = 401 533 pro Kilometer Bahnlänge. Durchschnittlich hat jede Tonne Gut 75,83 km durchfahren und zwar im Binnenverkehre 54,46, im directen Verkehre 85,44, im Durchgangsverkehre 129,89 km.

Von der Güterfracht-Einnahme kam durchschnittlich auf 100 kg Gut 0,39 ℳ (Eilgut 1,72 ℳ, Stückgut 1,11 ℳ, Wagenladungs-Güter 0,05 ℳ bis 0,98 ℳ), während pro Kilometer und 100 kg 0,5123 ₰ vereinnahmt wurden.

Im Vergleich zum Jahre 1882 hat die Personengeld-Einnahme um 2,23 pCt., die Frachteinnahme um 0,32 pCt. zugenommen, die durchschnittliche Einnahme pro Person und Kilometer dagegen um 0,03 ₰, pro 100 kg Gut und Kilometer um 0,0023 ₰ abgenommen.

Der lebhafteste Personenverkehr der Sächsischen Staatsbahnen fand in der Nähe grosser Städte auf kurze Entfernungen statt. Auf die Entfernung von unter bis mit 10 km kommen allein 7 083 945 Reisende = 34,75 pCt. der insgesammt beförderten Passagiere. Die grösste Zahl Personen, nämlich 376 106, verkehrte zwischen Dresden-Altstadt und Potschappel, alsdann folgt der Verkehr zwischen Dresden-Neustadt und Kötzschenbroda mit 303 992, Dresden-Neustadt—Radebeul mit 275 647, Desden-Neustadt—Meissen mit 252 339, Dresden-Altstadt—Pirna mit 235 444, Dresden-Altstadt—Niedersedlitz mit 196 438 Personen.

Ein günstigeres Verhältniss als beim Personenverkehre besteht hinsichtlich der Transportlänge beim Güterverkehre, wozu die Durchgangstransporte wesentlich mit beitragen. Der lebhafteste Güterverkehr fand zwischen Zwickau und dessen nächster Umgebung mit 234 335 t statt. Diesem folgt Zwickau-Leipzig mit 129 781 t in der Richtung nach Leipzig und 4 654 t in der Richtung nach Zwickau.

Die zahlreichsten Verkehrsverbindungen im Personenverkehre, 221, hatte Station Chemnitz, im Güterverkehre dagegen Dresden-Altstadt, nämlich 349.

Von den einzelnen Monaten des Jahres hatte der Juli die stärkste Personenfrequenz mit 2 099 124 Personen und 2 130 208,62 Mark Einnahme, der November den stärksten Güterverkehr mit 984 652,8 t, dagegen der October die grösste Gütereinnahme mit 3 949 974,02 ℳ. Durchschnittlich täglich wurden im Jahre 1883: 55 850 Personen und 29 573,4 t Güter befördert und dafür 49 685,22 ℳ im Personenverkehre, 118 246,23 ℳ im Güterverkehre eingenommen.

VI. Finanzielles.

Die Einnahmen der Sächsischen Staatseisenbahnen betrugen im Jahre 1883 insgesammt 67 118 668,23 ℳ = 32 657 ℳ pro Kilometer Bahnlänge.

Hierzu lieferten

	ℳ		Procent der Gesammteinnahme
der Personen- und Gepäckverkehr	18 736 433,72	=	27,915
der Güterverkehr	44 930 796,12	=	66,942
die Ueberlassung von Bahnanlagen und Leistungen zu Gunsten Dritter	649 442,49	=	0,968
die Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	1 541 481,51	=	2,297
die Erträgnisse aus Veräusserungen	115 821,63	=	0,173
verschiedene sonstige Einnahmen .	1 144 692,76	=	1,705

Von der Personengeld-Einnahme fallen durchschnittlich auf edes Kilometer Bahnlängs 9 256 *M.*, von der Einnahme aus dem Güterverkehr 21 861 *M.*

Die Ausgaben betrugen insgesammt 38 137 025,67 *M.* = 18 556 *M.* pro Kilometer Bahn und stellen sich aus folgenden Posten zusammen:

	M.		Procent der Gesammt-ausgabe
Besoldungen und Gehalte der etatsmässigen Beamten	10 213 882,25	=	26,782
andere persönliche Ausgaben, insbesondere Arbeitslöhne	10 822 431,02	=	28,378
Allgemeine Kosten	1 646 020,66	=	4,316
Unterhaltung der Anlagen auf freier Strecke	1 958 435,92	=	5,135
Unterhaltung der Bahnhofsanlagen	1 551 712,30	=	4,069
Unterhaltung der Telegraphen etc.	103 092,86	=	0,270
Kosten der Züge	2 263 002,31	=	5,934
Unterhaltung der Betriebsmittel	3 057 412,65	=	8,017
Rücklage in den Erneuerungsfonds	3 355 933,41	=	8,800
Erneuerungen, welche aus dem Betriebsfonds bestritten werden	142 799,67	=	0,375
Ergänzungen und Verbesserung der Bahnanlagen	300 131,30	=	0,787
desgl. der Transportmittel	3 157,22	=	0,008
Benutzung fremder Bahnanlagen	1 238 841,71	=	3,248
Benutzung fremder Betriebsmittel	1 480 172,39	=	3,881

Der Ueberschuss betrug 28 981 642,56 *M.* und verzinste derselbe das mittlere Anlagecapital mit 4,932 pCt. Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge betrug der Ueberschuss 14 101 *M.*, von den Bruttoeinnahmen umfasste er 43,18 pCt.

Gegen das Jahr 1882 hat sich die Einnahme um 0,994 pCt., die Ausgabe um 1,077 pCt., der Ueberschuss um 0,885 pCt. vermehrt, wohingegen die Verzinsung des Anlagecapitals um 0,016 pCt. zurückblieb.

Die finanziellen Ergebnisse der Privatbahnen waren folgende:

	Altenburg-Zeitz	Gaschwitz-Meuselwitz	Zittau-Reichenberg
Gesammteinnahme	931 639,83 *M.*	543 902,27 *M.*	703 620,73 *M.*
Einnahme durchschnittlich pro Kilometer Bahn	37 048,00 „	19 573,00 „	26 652,00 „
Gesammtausgabe	420 442,41 „	273 874,19 „	567 616,86 „
Ausgabe durchschnittlich pro Kilometer Bahn	16 719,00 „	9 855,00 „	21 500,00 „
Die Ausgaben betragen Procente der Bruttoeinnahme	45,129 pCt.	50,354 pCt.	80,671 pCt.
Der Ueberschuss betrug	511 197,42 *M.*	270 028,08 *M.*	136 003,87 *M.*
Ueberschuss nach Procenten der Gesammtanlage, resp. Actiencapitals	12,438 pCt.	6,924 pCt.	1,209 pCt.
nach Procenten des Baucapitals	8,676 „	5,037 „	1,249 „
durchschnittlich pro Kilometer Bahn	20 328,00 *M.*	9 717,00 *M.*	5 152,00 *M.*

VII. Unfälle.

Auf den von der Königlich Sächsischen Staatsverwaltung betriebenen Bahnen wurden ausschliesslich der Selbstmörder bei fahrenden Zügen unverschuldet 2 Bahnbedienstete verletzt, durch eigene Schuld der Betroffenen dagegen 2 Reisende getödtet, 1 Bahnbediensteter verletzt und 9 getödtet, 3 dritte Personen verletzt und 7 getödtet, in Summa bei fahrenden Zügen 6 Personen verletzt und 18 getödtet. Beim Rangiren und bei stillstehenden Zügen wurde unverschuldet 1 Bahnbediensteter getödtet, durch eigene Schuld der Betroffenen dagegen 9 Bahnbedienstete verletzt und 12 getödtet, sowie 5 dritte Personen getödtet. Insgesammt wurden demnach 15 Personen verletzt und 36 Personen getödtet, darunter unverschuldet 2 Personen verletzt und 1 getödtet, während 13 Verletzte und 35 Getödtete eigne Schuld am Unglück trugen.

Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft.

Aus dem Bericht, welchen der Verwaltungsrath über das Jahr 1883 an die Generalversammlung erstattet hat, theilen wir Folgendes mit:

„In Bezug auf die Betriebsführung erstreckte sich unsere Thätigkeit durch 12 Monate auf die a. h. concessionirten Localbahnen:

Elbogen-Neusattel	3	volle Betriebsjahre
Czaslau-Zawratetz-Tremosnitz	3	„ „
Pecek-Zasmuk	2	„ „
Chodau-Neudeck	2	volle Betriebsjahre
Smidar-Hochwessely	2	„ „
Czaslau-Mocowic	1	volles Betriebsjahr
Brandeis-Celakowitz-Mochow	1	„ „
Kaschitz-Schönhof	1	„ „
Drahtseilbahn Prachowic (Kalksteinbruch)	1	„ „

ferner durch 10 Monate auf die Localbahn Olmütz-Cellechowitz, durch 9 Monate auf die Localbahn Ungar.-Hradisch-Ungar.-Brod und endlich durch zwei Monate auf die Localbahn Böhm.-Leipa-Reichsstadt-Niemes.

Die auf den Bau Bezug habende Thätigkeit beschränkte sich auf die Vollendung des schon im vergangenen Jahre begonnenen Baues der Localbahnen Olmütz-Cellechowitz und Ungar.-Hradisch-Ungar.-Brod, welche innerhalb des ersten Quartales erfolgte, und auf die Ausführung des erst im Jahre 1883 begonnenen Baues der Localbahnen Böhm.-Leipa-Reichstadt-Niemes, sowie der Fortsetzungsstrecke Schönhof-Radonitz, welche letztere zu Beginn des Jahres 1884 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde.

Die mit Schluss des Jahres 1883 im Betriebe befindlichen Localbahnen haben eine Gesammtlänge von 173 km. Die erst zu Beginn des Jahres 1884 in Betrieb gesetzte Fortsetzungsstrecke Schönhof-Radonitz hat eine Länge von 12 km, so dass sich nach Abschlag der zur gleichen Zeit in den Betrieb der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft übergegangenen Localbahn Pecek-Zasmuk in der Länge von 25 km, gegenwärtig die Gesammtlänge der betriebenen Linien mit 160 km ergiebt, welche durch die nachträgliche Einbeziehung der Schleppbahn zur K. K. Zuckerfabrik Neu-Reichsstadt inzwischen rechnungsmässig auf 163 km erhöht.

Zu den einzelnen Linien wird Folgendes berichtet:

1. K. K. priv. Localbahn Czaslau-Zawratetz-Tremosnitz mit Czaslau-Mocowic und der Drahtseilbahn von Zawratetz-Tremosnitz nach Prachowitz. Die Ausdehnung des Betriebes der Czaslauer Localbahn durch Hinzutreten des Betriebes der Flügelbahn Czaslau-Mocowic und die volle Inbetriebsetzung der Drahtseilbahn bis Prachowitz hat eine wesentliche Erweiterung des Czaslauer Bahnhofes, welcher nunmehr zur Abfertigung des Verkehres zweier Localbahnen zu dienen hat, nothwendig gemacht. Die Einnahmen dieser beiden Linien sind von 98 702 fl. im Jahre 1882 auf 105 954 fl. im Jahre 1883 gestiegen, beziehentlich ergiebt sich mit Hinzurechnung der Einnahme der Drahtseilbahn, welche sich von 7 925 fl. als Resultat des Campagne-Betriebes pro 1882 auf 17 001 fl. im zwölfmonatlichen Betriebe des Jahres 1883 erhöhte, die Einnahme dieser beiden jetzt vereinigten Localbahnen sammt Drahtseilbahn pro 1882 mit 106 627 fl. und pro 1883 mit 122 956 fl., sonach das Einnahmeplus mit 16 328 fl. Dass dieses Resultat in dem zufolge der Zucker-Conjunctur ungünstigen Betriebsjahre erzielt wurde, bietet den Beleg dafür, dass die bei diesen Linien getroffenen Massnahmen im richtigen Verhältnisse zu dem durch dieselben erzielten Effecte standen. Der Kalkstein-Verkehr hat im Jahre 1883 auf der Czaslauer Localbahn eine Verfrachtung von 294 997 Meter-Centnern zur Folge gehabt.

2. K. K. priv. Localbahn Pecek-Zasmuk. Die Einnahme, welche pro 1882 101 592 fl. betrug, hat sich nur mässig, und zwar auf 102 961 fl. gehoben. Die aus Anlass des Ueberganges dieser Localbahn an die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn erzielte ausserordentliche Einnahme von 276 578 fl. stellt das Aequivalent für die in den zukünftigen Jahren entgehenden Ueberschüsse dieser steuerfreien Bahn dar.

3. K. K. priv. Localbahn Chodau-Neudeck. Die Einnahmen haben sich von 78 535 fl. auf 82 440 fl. gehoben. Die Studien, welche sich auf die Fortsetzung dieser Linie bis an das Sächsische Bahnnetz bei Johanngeorgenstadt beziehen, haben, obwohl mächtige Interessenten-Kreise sich für dieses Project lebhaft interessiren, zu keinem greifbaren Resultate geführt. Dagegen dürfte die Entscheidung über eine nur wenige Kilometer umfassende Fortsetzung der Bahn bis Neuhammer, woselbst eine grössere Papierfabrik entstanden ist, im Verlaufe des Jahres 1884 erfolgen.

4. K. K. priv. Localbahn Smidar-Hochwessely. Die Einnahmen dieser kleinen Localbahn haben sich von 17 009 fl. nur auf 18 356 fl. gehoben.

5. K. K. Elbogener Localbahn. Diese in das Eigenthum der Gesellschaft übergegangene Bahn hat ihre günstige Rente auch in diesem Jahre erhöht. Die Einnahme ist von 43 446 fl. 87 kr. auf 48 174 fl. 80 kr. gestiegen, ohne dass die Ausgaben sich beträchtlich vermehrt hätten.

6. K. K. priv. Localbahn Königshan-Schatzlar. Wenn auch die auf dieser Localbahn erzielte Einnahme von 39 914 fl. 92 kr. normales Resultat liefert, so bleibt dieselbe doch etwas hinter den bei Errichtung derselben gehegten weitergehenden Erwartungen zurück.

7. K. K. priv. Localbahn Brandeis-Celakowitz-Mochow. Die Schluss-Bauabrechnung für diese erst im Januar 1883 dem öffentlichen Verkehre übergebene Localbahn wurde

ebenfalls erst im Jahre 1883 durchgeführt. Die Einnahmen dieser Bahn von 30 652 fl. 2 kr. blieben heuer hinter den bei den übrigen Localbahnen der Gesellschaft durchschnittlich erzielten Resultaten zurück, und es ist dies dem beträchtlichen Ausfalle in der Rüben-Ernte, welcher in dieser Gegend heuer mit 40 pCt. Minus gegen normale Jahre taxirt werden darf, im Zusammenhange. Der Personenverkehr hat sich ziemlich entwickelt, doch konnte die Einnahme aus demselben den Ausfall, den der minder günstige Frachten-Verkehr hier verursachte, nicht decken.

8. K. K. priv. Localbahn Kaschitz-Schönhof. Obwohl auch bei dieser Localbahn die letzte ungünstige Rübenernte Einfluss auf die Betriebseinnahmen nahm, stellen sich die letzteren verhältnissmässig vortheilhaft und betragen, unter Einrechnung eines kleinen Betrages aus dem provisorischen Verkehre der Fortsetzungsstrecke, zusammen 33 079 fl. 41 kr. Der Ausbau nach Radonitz war mit Ende des Jahres 1883 vollendet, und wurde diese Fortsetzungsstrecke Anfangs Januar 1884 für den öffentlichen Verkehr in Betrieb gesetzt. Wenn die dort in der Bildung begriffene Kohlengewerkschaft, welcher einige capitalskräftige Theilhaber angehören, zur Constituirung gelangt, wäre es möglich, dass nach vorhergehender eingehender Prüfung über die einschlägigen Verhältnisse und nach Sicherung der erforderlichen Mehrfracht-Einnahme die Ausführung eines circa 2 km langen Flügels in der Richtung gegen Fünfhunden erfolgt, woselbst sich auch eine Zuckerfabrik befindet.

9. K. K. priv. Localbahn Olmütz-Cellechowitz. Diese Localbahn, zu welcher noch ein Flügel zu der jenseits der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelegenen Holitzer Zuckerfabrik, welche letztere ihren Rübenbezug vorwiegend aus dem Gebiete unserer Localbahn empfängt, erbaut haben, wurde am 4. März 1883 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Da die Eröffnung nach Schluss der Campagne erfolgte und der Stückgüter- und Personenverkehr selbst auf Localbahnen doch mindestens einiger Monate zu seiner Entwicklung bedarf, so waren die Einnahmen in den Monaten von März bis Juli noch ziemlich mässig, es darf sonach die erzielte Einnahme von 117 449 fl. als zum grösseren Theile lediglich einem Halbjahre angehörig betrachtet werden. Dieselbe ist namentlich von diesem Gesichtspunkte aus eine glänzende zu nennen, und eröffnen die besten Aussichten für die weitere Zukunft. Seit Eröffnung der Localbahn ist eine Anzahl neuer Industrieetablissements an derselben entstanden, und soeben wird eine Brauerei und Malzfabrik in grossartigem Massstabe an derselben errichtet. Auch der Personenverkehr ist ausserordentlich lebhaft und im Steigen begriffen. Die Linie wird als eine hochrentable und zukunftsreiche bezeichnet. Die beabsichtigte Fortsetzung um 6 km bis Prossnitz und die Anlage einer Drahtseilbahn in der Richtung gegen Littau werden die Verhältnisse dieser Localbahn nur noch günstiger gestalten.

10. K. K. priv. Localbahn Ungar.-Hradisch-Ungar.-Brod. Das von der Olmützer Localbahn Gesagte gilt nicht minder auch von der Ungar.-Hradischer Localbahn. Die Einnahme von 80 887 fl. 35 kr., welche für einen Zeitraum von 9 Monaten erzielt wurde, ist sehr entsprechend, und geht die Entwicklung auch bei dieser Localbahn rasch vorwärts, so dass der commercielle Werth dieser Bahn, welcher seinerzeit die Grundlage der Ablösung zu bilden bestimmt ist, abermals eine beträchtliche ausserordentliche Einnahme zuführen wird.

11. K. K. priv. Localbahn Böhm.-Leipa-Reichsstadt-Niemes. Die Inbetriebsetzung für den öffentlichen Verkehr erfolgte am 1. November 1883, und haben sich sofort günstige Resultate gezeigt, wobei allerdings der Umstand, dass die Eröffnung zur Zeit der Zuckercampagne erfolgte, mitgewirkt hat. Die im zweimonatlichen Anfangsbetriebe erzielte Einnahme von 19 645 fl. 28 kr. ist sehr angemessen, und die Resultate der weiteren Betriebsführung deuten auch hier auf eine ziemlich rasche Verkehrsentwicklung hin.

Hinsichtlich der im Bau begriffenen Localbahnen, insbesondere der Linie Weisskirchen-Meseritsch-Wsetin, sowie der zu der Localbahn Elbogen-Neusattel gehörigen Granesauer Flügelbahn, ebenso wie über die Verhältnisse der weiteren projectirten Localbahnen Elbogen-Carlsbad-Giesshübel, Aussig-Kulm mit Abzweigungen, Hannsdorf-Freiwaldau-Ziegenhals, Budweis-Krumau-Salnau wird auf den vorjährigen Bericht gewiesen. Hinzugefügt wird, dass die a. h. Concession für Elbogen-Carlsbad-Giesshübel inzwischen erlangt wurde, und die Vorarbeiten für die Ausführung derselben gemacht werden. In Betreff der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals wird mitgetheilt, dass eine günstige Verkehrszuweisung des Oberschlesischen Kohlenverkehrs in Aussicht steht und ein Abkommen mit der Staatsverwaltung hinsichtlich der Betriebsübernahme im Zuge ist. Um den Wünschen der Königlich Preussischen Regierung als betriebsführende Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn entgegenzukommen, ist die eventuelle Errichtung eines Flügels von Sandhübel nach Gross-Kunzendorf, und eines solchen von Lindewiese über Setzdorf nach Barzdorf an die Oesterreichisch-Preussische Grenze in Aussicht genommen.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Verweigerung der Uebernahme von Wagen, welche für die Sicherheitsverbindung lediglich mit einer Centralkuppelung etc. versehen sind, seitens der Französischen Ostbahn. Die Französische Ostbahn verweigert die Uebernahme solcher Wagen, welche für die Sicherheitsverbindung lediglich mit einer Centralkuppelung ohne besondere Vorrichtungen zur Aufnahme von Nothketten versehen sind, also mit Sicherheitskuppelungen nach Uhlenhuth (entsprechend der Zeichnung 3 und 4 zu § 155 der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen), oder ähnlicher Anordnung wie die Turner'sche, indem sie unter Berufung auf die Vorschriften in der Anlage A. 1 des technischen Reglements für den internationalen Eisenbahn-Verband geltend macht, dass diese Wagen weder mit Nothketten, noch andern, demselben Zwecke entsprechenden Vorrichtungen ausgerüstet seien.

Die genannte Verwaltung geht hierbei von der Ansicht aus, dass unter den in obigen Bestimmungen an Stelle der Nothketten zugelassenen anderweitigen entsprechenden Vorrichtungen nur solche besondere Vorrichtungen zu verstehen sein, welche als Ersatz für die Nothketten an den Wagen angebracht wären, wie solches bei der Preussischen Sicherheitskuppelung (entsprechend den Zeichnungen 1 und 2 zu § 155 der vorerwähnten technischen Vereinbarungen) der Fall sei, bei welcher die an den Französischen Wagen vorhandenen kurzen Schraubenkuppelungen ohne Schwierigkeit in den Sicherheitshaken eingelegt und hierdurch eine Sicherheitsverbindung an Stelle der Nothketten hergestellt werden könne, was bei Eingangs erwähnten Kuppelungssystemen dagegen nicht immer möglich sei.

Bis zur Entscheidung dieser Streitfrage durch den internationalen Wagenverband ist es erwünscht, dass Wagen mit den in Rede stehenden Sicherheitsverbindungen von Verladungen nach Frankreich ausgeschlossen bleiben.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 4803 vom 23. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereinigung des Stations-, Güterexpeditions- und Stationskassendienstes auf Station Gnesen der ehemaligen Oels-Gnesener Eisenbahn mit demjenigen der Station Gnesen der Posen-Thorn-Bromberger Strecke (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 4820 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Behandlung feuergefährlicher Sendungen (abgesandt am 25. d. Mts.).

No. 4826 vom 23. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Verweigerung der Uebernahme von Wagen, welche für die Sicherheitsverbindung lediglich mit einer Centralkuppelung etc. versehen sind, seitens der Französischen Ostbahn (abgesandt am 25. d. Mts.).

No. 4849 vom 26. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu der 29. Anzeige kassirter Vereinskarten) (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 4878 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereinswagenregulativ, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 28. d. Mts.).

No. 4757 vom 19. d. Mts. ist nicht — wie in voriger Nummer angegeben — an alle Vereins-Verwaltungen, sondern nur an diejenigen abgesandt worden, welche dem Uebereinkommen über den Dienstdepeschen-Verkehr beigetreten sind.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Zuckerkrise und die Eisenbahntarife.

Die seit längerer Zeit anhaltende, durch Ueberproduction hervorgerufene, und durch eine in den letzten Tagen eingetretene Zahlungsstockung einer der grössten Zuckerfirmen mit einem Passivum von 8½ Millionen Gulden gesteigerte Calamität der Zuckerindustrie, tritt unter anderen Forderungen auch mit der Gewährung des Selbstkostentarifes für die Zufuhr des Rohmaterials und für die weitere ausgiebige Ermässigung der Frachtsätze für das fertige Product, energisch auf. Diese Anforderung an die Eisenbahnen ist aber ganz und gar unbegründet; dieselben haben sich fast insgesammt bereitwilligst gezeigt, um diesem bedrängten Industriezweige hilfreich unter die Arme zu greifen, jedoch auf die Selbstkosten des Transportes herabzugehen, ist sowohl den Staats- wie den Privatbahnen nicht möglich, denn die Staatsbahnen könnten dies nur auf Kosten der Steuerträger thun, während die Privatbahnen selten wohl jene Dividende erzielt haben, an welcher die Zuckerindustriellen auch heute noch festhalten zu müssen glauben. Das Circularschreiben der Zuckerfabriken an die Rübenproducenten, mittelst welches sie von letzteren eine bedeutende Ermässigung der accordirten Rübenpreise unter der Zusage verlangen, diese Producenten an einem 6 pCt. übersteigenden Gewinn zu betheiligen, bedarf keines weitern Commentars.

Die Förderung des Localbahnwesens

beschäftigt gleichmässig die Publicistik wie die leitenden Kreise. Trotz der zahlreichen Eröffnungen von Localbahnen wird deren

Anzahl noch als unzureichend bezeichnet, sollen sie doch zunächst die fehlenden Landstrassen ersetzen und weiters als Saugadern des erfreulich aufblühenden Verkehrs die Hauptbahnen alimentiren. Unbeachtet bleibt die Prosperität einzelner Localbahnen, wie die der Debreczin-Hajdunánáser, deren Betrieb von der Ungarischen Staatsbahn mit solchem Erfolge geführt wird, dass sie $^3/_5$ des Bruttoertrages den Actionären abgiebt, welche dadurch eine 8procentige Rente erlangen, während die übrigen $^2/_5$ die Betriebsauslagen vollkommen decken. Trotzdem finden sich für die neuen Localbahn-Projecte wenig Geldkräfte; dieselben hegen noch ein, nur durch grosse Opfer zu beseitigendes Misstrauen gegen die Rentabilität dieser Bahnen. Wohl haben einzelne Bezirke und auch die Regierung sich zu namhaften Beiträgen für einige derselben verpflichtet, doch kann diese Hilfsaction nur eine sehr beschränkte sein. Es wird nun in Ungarn der Vorschlag ventilirt, dass der Staat gegen Uebernahme von Stammactien die Entstehung von Localbahnen durch Beistellung der erforderlichen Schienen oder doch eines Theiles derselben unterstütze; die in Staatsgewerken erzeugten Schienen werden jedoch von der Ungarischen Staatsbahn benöthigt. Es wird daher der eher discutable Vorschlag gemacht, dass die Regierung auf die raschere Auswechslung der Eisen- gegen Stahlschienen nicht nur bei den eigenen, sondern bei allen von ihr subventionirten Bahnen, abgesehen von dem damit verbundenen Hauptzwecke, insbesondere deshalb einwirke, damit diese alten Eisenschienen den neu zu erbauenden Localbahnen überlassen werden; für Letztere sind diese alten Schienen auf Jahre hinaus vollkommen genügend.

Die Stempelfrage beim Verkehr mit den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Eine Kundmachung der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen setzt allen Zweifeln über die Stempelpflicht der Parteien im Verkehre mit diesem Staatsinstitut ein Ende. Die Kundmachung stellt folgenden Hauptgrundsatz auf: Die Schriftstücke, welche an die Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen und deren Organe gerichtet werden, sind, wenn sie Angelegenheiten des Personen- und Sachentransportes oder überhaupt den Geschäftsbetrieb des Bahnunternehmens und des Salzhandels betreffen, nur insoweit stempelpflichtig, als derlei Eingaben, resp. Urkunden auch im Verkehre zwischen Privaten der Vergebührung unterliegen. Die weiteren Bestimmungen ergeben sich in Details und haben kein anderweitiges Interesse. In denselben ist übrigens die Stempelpflichtigkeit der Eingaben um Fahrbegünstigungen nicht enthalten. (Solche Ansuchen bei den Ungarischen Staatsbahnen unterliegen dem Stempel.)

Eisenbahn Mostar-Metkovics.

Noch im vorigen Monate hat die commissionelle Begehung der Eisenbahnstrecke Mostar-Metkovics an der Hand des von der Staatseisenbahn-Direction ausgearbeiteten Projectes stattgefunden und wird ehestens beginnen. Bereits ist auch schon der Gedanke aufgetaucht, die Eisenbahn, welche in Metkovics endet, so dass von dort ab der Verkehr bis zur See auf der Narenta geschehen soll, am rechten Ufer des letzteren Flusses bis nach Visnizza in der Bucht von Toblero zu verlängern und derart die Eisenbahn in unmittelbare Verbindung mit der See zu setzen. Man hätte dadurch den Vortheil, den Transport im Flusse zu ersparen und mit Schiffen von jedem Tiefgange sofort direct zur Bahn verkehren zu können. Hierdurch wird das Narentathal, welches allerdings noch entsumpft werden müsste, einmal die Fruchtkammer Dalmatiens werden, und wenn der Verkehr mit dem Hinterlande gerade durch die Bahn an Aufschwung gewinnt, so wird das bisher übel verrufene Narentagebiet einen ganz hervorragenden Platz längs der Adriatischen Ostküste einnehmen.

Waggons- und Locomotivbestellungen.

Die vor einigen Monaten den Maschinenfabriken zugewiesenen Bestellungen auf Locomotiven und Waggons für die Galizischen Transversalbahnen und die Arlbergbahn mit einem Lieferungstermin bis ultimo October gehen der Effectuirung entgegen und in wenigen Wochen dürften unsere Fabriken vor die Alternative gestellt sein, 6000 Arbeiter zu entlassen, wenn nicht ausgiebige und constante Bestellung erfolgt. Die Privatbahnen haben eine Vermehrung der Locomotiven und Waggons nur theilweise in Aussicht genommen, wiewohl der Bedarf darnach vorhanden wäre. Die verstaatlichte Franz-Josef- und Pilsen-Priesener Bahn leiden an Fundus instructus ganz erheblichen Mangel, so dass die westlichen Staatsbahnlinien leihweise aushelfen und dass bedeutende Investitionen erfolgen müssen, sollen die genannten Linien den erhöhten Anforderungen des Verkehrs entsprechen. Die Abgänge bei den Staatsbahnlinien werden mit 200 Locomotiven und 1000 Waggons geschätzt, welche Anschaffungen etwa einem Betrage von fünf Millionen Gulden entsprechen. Die Generaldirection der Staatsbahnen wird, nachdem nunmehr die Organisationsarbeiten beendet sind, mit einer planmässigen Bestellung von Fahrbetriebsmitteln beginnen und so jener Calamität vorbeugen, die wir Eingangs erwähnten.

Eröffnung und Tarife der Arlbergbahn.

Die wichtige Frage, ob der Güterverkehr auf der Arlbergbahn schon zu Beginn des Monats September eröffnet werden kann, wird in den nächsten Tagen entschieden werden. Die „N. Fr. Pr." schreibt hierüber: Es finden jetzt die Brückenproben statt, am 1. September wird der erste Güterzug verkehren, welcher die Inventarstücke für die einzelnen Stationen von Landeck bis Bludenz transportiren und vertheilen wird, und am 4. September endlich erfolgt die polizeilich-technische Begehung der ganzen Strecke von Landeck bis Bludenz. Von dem Resultate dieser Begehung wird es abhängen, ob die Betriebseröffnung wenigstens für den Güterverkehr sofort bewilligt werden kann oder ob dieselbe noch weiter, etwa bis zu dem Zeitpunkte aufgeschoben werden muss, wo die Bahn auch für den Personenverkehr eröffnet werden kann. Eine der wichtigsten Vorbereitungen für die Eröffnung des Güterverkehrs ist bereits getroffen. Es sind nämlich die in den langwierigen Unterhandlungen aller betheiligten Bahnen festgestellten Ausnahmetarife für den Transport von Getreide und Mehlproducten aus Oesterreich-Ungarn in die Schweiz erschienen. Dieselben haben nur bei Aufgabe von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht Giltigkeit und beziehen sich auf den Export von Stationen der Oesterreichischen westlichen Staatsbahnen, der Südbahn, der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Ungarischen Westbahn, der Ungarischen Staatsbahnen, der Arad-Temesvarer, Alföld-Fiumaner, Ofen-Fünfkirchener, Fünfkirchen-Barcser, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn und der Localbahn Gross-Kikinda-Gross-Becskerek einerseits nach Stationen der Vereinigten Schweizer Bahnen, der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Emmenthalbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, sowie der Westschweizerischen und Simplonbahnen andererseits. Der Tarif gilt vom Tage der Betriebseröffnung der Arlbergbahn. Die einzelnen Sätze im Verkehre sind derart zu berechnen, dass man die für den Transport bis Bregenz und von Bregenz bis in die Schweiz angegebenen Tarife summirt. So stellt sich z. B. die Fracht Wien-Bern für Getreide auf 253 Centimes für die Strecke Wien-Bregenz und auf 147 Centimes für Bregenz-Bern, zusammen also auf 400 Centimes pro 100 kg. Die Fracht ab Pest beträgt nach einer gleichen Berechnung 465 Centimes. Die publicirten Tarifbestimmungen enthalten auch Normen über die Reexpedition. Die directen Tarife gelten nämlich auch dann, wenn die betreffenden Güter in einem der aufgezählten Lagerhäuser eintreffen und sodann in die Schweiz reexpedirt werden. Die für die Reexpedition massgebende Frist ist zwölf Monate vom Eintreffen im Lagerhause, und zwar gilt dies von den Lagerhäusern der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Temesvar, Pest, Wien, den hauptstädtischen Entrepots in Pest, dem Lagerhause der Stadt Wien, dem Lagermagazine der Staatsbahnen in Wien, dem Lagerhause der Steiermärkischen Escomptebank in Marburg, dem der Ungarischen Westbahn in Graz, den städtischen Lagerhäusern zu Bregenz, Feldkirch und Lindau, den beiden Lagerhäusern in München (Ostbahnhof), dem städtischen Lagerhause in München (Südbahnhof), dem städtischen Lagerhause in Rosenheim und in Lindau, dem Lagerhause der Schweizerischen Nordostbahnen in Romanshorn und den Lagerhäusern der Vereinigten Schweizerbahnen in Buchs und Rorschach. Durch den neuen Tarif wird der bisher bestandene directe Ausnahmetarif vom 1. August 1882 für die gleiche Verkehrsrelation aufgehoben. Mit dem Erscheinen der neuen Getreidetarife ist dem heute beginnenden Saatenmarkte eine wichtige Grundlage für die Calculation gegeben.

Galizische Transversalbahn: Eröffnung der Theilstrecke Grybów-Zagórz.

Wie uns die K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen mittheilt, ist am 20. August d. J. von der im Baue stehenden Galizischen Transversalbahn die 114 km lange Theilstrecke Grybów-Zagórz mit den Stationen: Zagórzany, Biecz, Skolyszyn, Jedlicze, Krosno, Iwonicz, Rymanów, Zarszyn, Nowosielce-Gniewosz und Sanok für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr und mit den Stationen: Trzcinica und Tarnowiec blos für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Die übrigen Stationen, nämlich: Stróze, Wola luzanska, Jaslo und Neu-Zagórz bleiben bis auf Weiteres für den gesammten Verkehr gesperrt.

Der Betrieb wird von der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection in Krakau geführt.

Zufahrtsstrassen zu den Stationen der Transversalbahn.

Wegen des Mangels solcher Strassen, wurde die Eröffnung mehrerer Stationen der Linie Grybów-Zagórz und Podgorze-Oswiecim von den Behörden noch untersagt. (Siehe vorstehende Mittheilung.) Da zur Herstellung der provisorischen Zufahrtsstrassen — so schreibt der „Dziennik Polski" — unzweifelhaft nur die Bahnverwaltung verpflichtet ist (was noch zu beweisen wäre. Anm. des Ref.), so hätten die Regierungsbehörden jede Sorge zu tragen, dass gleichzeitig mit der Uebergabe der Bahnlinie auch die Zufahrtsstrassen zur öffentlichen Benutzung über-

geben werden. Uebereinstimmend mit der Ansicht des Landesausschusses hat jedoch die Statthalterei bisher nur ausgesprochen, dass die Zufahrtsstrasse zu einer Station der Transversalbahn gemäss den Bestimmungen des Landesgesetzes vom 15. April 1881 als eine öffentliche Bahnzufahrtsstrasse erbaut und erhalten werden soll, während bezüglich der übrigen Strassen dieser Charakter erst nachgewiesen werden muss.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Direction beabsichtigt, um den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen, den Tarif für Eil- und Frachtgüter, und zwar im Localverkehr der Hauptlinie, incl. der Strecken Lundenburg-Grussbach und Neusiedl-Zellerndorf, ferner im Verkehr von Stationen der Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, endlich im Localverkehr der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, freiwillig zu ermässigen. Die Ermässigungen beziehen sich vorzugsweise auf mineralische Kohle, Coaks und Briquets, für welche die einzustellenden Ausnahmetarife eine durchschnittliche Ermässigung von 15 pCt. erfahren; eine weitere Ermässigung ist für den Transport von Pferden, Fohlen und Maulthieren bei Beförderung derselben als Eilgut insofern in Aussicht genommen, als bei Aufgabe von drei oder mehr Stücken eine Grundtaxe von 7 kr. (gegen die bisherige Grundtaxe von 8 kr.) eingehoben würde. Schliesslich beabsichtigt die Direction eine gleiche Ermässigung für Kohle, Coaks und Briquets auch für die Strecke Bielitz-Saybusch-Jablocic und ab Brünn nach sämmtlichen Stationen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn einzuführen. Alle diese Ermässigungen würden, vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung, am 15. September d. J. in Kraft treten.

Beförderung und Tränkung von Borstenvieh-Transporten.

Anlässlich wiederholt vorgekommener Beschwerden über den Transport von Borstenvieh auf den Eisenbahnen wurde den Stationen die Verfügung, dass alle Borstenviehtransporte in je 24 Stunden einmal zu tränken sind, zur genauesten Darnachachtung in Erinnerung gebracht. Gleichzeitig wurden die Stationen angewiesen, dafür Sorge zu tragen, dass Schweine, wenn sie ohne Begleiter befördert werden, auch in Fällen von Zugsverspätungen, Heisslaufen von Wagen etc. die nöthige Pflege erhalten, in welchen Fällen dann auf Grund der Bestimmungen der §§ 52 und 54 des Betriebsreglements die hierfür entfallenden Kosten als Spesen in Vorhinein nachgenommen werden sollen.

Vormerkung der Ladeflächen der Wagen.

Die Bahnstationen wurden beauftragt, bei solchen Transporten von Lebendem, für welche die Tarifberechnung auf Grund der Ladefläche erfolgt, sowohl in der Frachtkarte, als auch in dem Ladescheine und zwar an der für die Tragfähigkeit bestimmten Stelle die Ladefläche des betreffenden Wagens anzusetzen. Dagegen kann die Bezeichnung der Tragfähigkeit in diesem Falle auf den beiden vorerwähnten Documenten entfallen.

Jahrbuch des Wiener kaufmännischen Vereins.

Dieser, unter dem Präsidium des Ministerialrathes Migerka im Handelsministerium, sehr rührige, jetzt 2 120 Mitglieder zählender Verein beschäftigt sich in seinen wissenschaftlichen Vorträgen auch sehr viel mit Eisenbahnfragen. Das letzte Jahrbuch desselben enthält u. A.: Vorträge „über Eisenbahnen und Wasserstrassen", „die Entwickelung des Getreidehandels", „die Wiener elektrische Ausstellung" etc. Wir werden demnächst einige dieser Vorträge in dieser Zeitung besprechen, da dieselben sich durch eingehende Sachkenntniss und praktische Nutzanwendung sehr vortheilhaft auszeichnen, ohne darüber des wissenschaftlichen Werthes zu entbehren.

Allgemeiner Tarifanzeiger.

Unter diesem Titel besteht in Wien seit circa 4 Jahren ein Fachblatt, verbunden mit einem Auskunftsbureau in Tarifangelegenheiten, welches über alle auf das Verkehrswesen, die Tarife, Zölle und den Warentransport überhaupt bezughabende Angelegenheiten, über richtige Classification, billigste Tarifsätze und kürzeste Routen, über Refactien und andere Begünstigungen etc. unentgeltlich Auskunft ertheilt. Bei dem so complicirten Wesen der Tarife im Allgemeinen empfiehlt sich dieses Blatt als ein sehr nützlicher Behelf und bietet dessen vortrefflich geordneter Inhalt ein ebenfalls empfehlenswerthes Tarif-Nachschlagebuch.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die Stagnation auf dem Getreide- und Zuckermarkte hat einen Coursrückgang der Export- und Böhmischen Bahnen herbeigeführt; von letztern wurden Nordwest (172,75) und Elbethal (172,50) sehr afficirt; trotz der günstigen Dividendenschätzung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn in der „semaine financière" wich sie doch auf 307; Südbahn (147,25) litt durch die Quarantainemassregeln der Italienischen Regierung. Unter den wenigen Avancen ist die der Actien der Lemberg-Czernowitzer Bahn 190,50 zu verzeichnen, für welche Londoner Kaufordres noch immer einlaufen sollen, und deren Steigen auf die schon längst projectirte Conversion ihrer Prioritäten zurückgeführt wird.

Aus dem Deutschen Reich.

Juli-Einnahmen.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte, im „R.-A". veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli d. J. ergiebt für die 40 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 20615,70 km, nachstehende Daten:

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Juli d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 27 Bahnen mit zusammen 27 925,72 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 2 689,98 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 24 Bahnen mit zusammen 5 921,37 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 24 694,33 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 32 Bahnen mit zusammen 29 727,65 km höher und bei 8 Bahnen mit zusammen 888,05 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 30 Bahnen mit zusammen 27 528,71 km höher und bei 10 Bahnen mit zusammen 3 086,99 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Juli d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 27 Bahnen mit zusammen 6 080,58 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 24 535,12 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 27 Bahnen mit zusammen 6 080,58 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 24 535,12 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 29 Bahnen mit zusammen 27 181,67 Kilometer höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 3 434,03 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 27 Bahnen mit zusammen 6 080,58 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 24 535,12 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Juli d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 160 280 000 *M.* (54 915 000 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 60 770 000 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 642,82 km, so dass auf je 1 km 249 339 *M.* entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Juli d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 625 849 129 *M.* (311 069 650 *M.* Stammactien, 70 914 100 *M.* Prioritäts-Stammactien und 243 865 379 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 3 291,81 km, so dass auf je 1 km 190 123 *M.* entfallen.

Bevorstehende Bahneröffnungen.

Am 1. September d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau die 14 km lange Zweigbahn Orzesche-Sohrau, welche auf Station Orzesche an die Bahnstrecke Nendza-Kattowitz anschliesst, mit der Haltestelle Pallowitz und der Station Sohrau dem öffentlichen Verkehr übergeben.

An demselben Tage wird ebenfalls im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau die 5,4 km lange Theilstrecke Koberwitz-Puschkowa der Bahnlinie Breslau-Stroebel für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. (Siehe auch Bekanntmachung S. 895.)

Gleichfalls am 1. September wird nach einem uns von der Generaldirection der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen zugehendem Fahrplan die 5,60 km lange Strecke Sentheim-Masmünster (Fortsetzung der Bahnstrecke (Sennheim-Sentheim) mit der Zwischenstation Aue (4 km von Sentheim) eröffnet.

Die Feuergefährlichkeit der Beförderung von Benzin etc.

Am 19. December v. J. gerieth auf der Station Braubach ein mit feuergefährlichen Gegenständen beladen gewesener Wagen dadurch in Brand, dass sich die Dämpfe einer theilweise ausgelaufenen Flasche Benzin an dem Lichte der Handlaterne eines der betreffenden Zugbeamten entzündeten, welcher den Wagen behufs Entladung von Gütern betreten hatte.

Ebenso ist der am 21. December v. J. stattgehabte Brand der Güter-Umladehalle in Bebra durch Entzündung der Dämpfe eines ausgelaufenen Ballons Benzin herbeigeführt worden, indem sich dieselben an einer an der Umladehalle befindlichen Gaslaterne entzündet haben.

Am 10. d. M. ist auf dem Bahnhofe zu Bebra ebenfalls durch Entzünden von Benzindämpfen von Neuem ein erheblicher Brandschaden hervorgerufen worden.

Die sich bei diesen Unfällen documentirende Gefährlichkeit des fraglichen Artikels hat die betroffene Königliche Eisenbahn-Direction Frankfurt veranlasst, höheren Orts eine Verschärfung der bezüglich der Beförderung von Benzin und ähnlichen Stoffen bestehenden Bestimmungen zu beantragen.

Güterverkehr mit Frankreich.

Für die Industrie und das handeltreibende Publikum ist die am 1. September d. J. stattfindende Einführung neuer Gütertarife auf den Französischen Eisenbahnen, besonders auf der Französischen Ostbahn, von grosser Wichtigkeit. Durch die neuen Frachtsätze werden zum grossen Theil erhebliche Ermässigungen herbeigeführt, welche noch nicht in die directen Tarife mit Frankreich übernommen werden konnten. Es wird daher, bis Letzteres geschehen ist, die Abfertigung von Gütern nach oder von den Französischen Grenzpunkten der Französischen Ostbahn in vielen Fällen vortheilhafter sein, als die Abfertigung nach den directen Tarifen. Da die Umarbeitung der letzteren nicht in naher Aussicht steht, so wird es für die Betheiligten von Werth sein, wenn sie sich mit den neuen Frachten der Französischen Ostbahn bekannt machen. Um dies den Interessenten, welche nicht ganz vertraut mit der Französischen Sprache und den Waarenbezeichnungen sind, zu erleichtern, ist von der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg i/Els. eine Deutsche Uebersetzung der neuen Tarife der Französischen Ostbahn angefertigt worden. Die Uebersetzung enthält ausser den Tarifen und Bestimmungen für den Personen-, Gepäck-, Fahrzeuge-, Vieh- und Güterverkehr den Kilometerzeiger der Stationen der Französischen Ostbahn nach allen ihren Anschlusspunkten Belgiens, Deutschlands, der Schweiz und des inneren Frankreich. Das Werk ist von der Verlagsbuchhandlung von R. Schultz & Cie. in Strassburg zum Preise von 6 *M.* zu beziehen.

Westholsteinische Eisenbahn.

Der Geschäftsbericht pro 1883 constatirt eine Erhöhung der Betriebseinnahmen von rot. 89 000 *M.*, dagegen eine Erhöhung der Betriebsausgaben um 35 000 *M.* und eine Erhöhung des Betriebsüberschusses um 54 000 *M.* Die Erhöhung der Betriebsausgaben erklärt sich einerseits durch die erhebliche Steigerung des Verkehrs, andererseits dadurch, dass die Kosten der Hauptverwaltung, welche bisher von der Direction der Altona-Kieler Bahn mitbesorgt wurde und die nunmehr von der Westholsteinischen Eisenbahn selbst besorgt wird, durch anderweite Abgrenzung des Geschäftsjahres für $^5/_4$ Jahre abgerechnet werden mussten. Die Gesammteinnahmen betrugen 463 963 *M.* (gegen 374 903 *M.* im Vorjahre), die Ausgaben 271 379 *M.* (gegen 236 408 *M.*). Befördert wurden 234 880 Personen (gegen 213 811) und hierfür (incl. Gepäckfracht etc.) 183 737 *M.* (gegen 171 253 *M.*) eingenommen. An Eilgut wurden 542 t (gegen 618 t), an Stückgütern und Wagenladungsgütern 127 824 t (gegen 71 494 t) und an Vieh 5 549 t (gegen 5 593 t) befördert. Die Gesammteinnahme für den Güterverkehr incl. der Nebeneinnahmen belief sich auf 272 793 *M.* (gegen 197 565 *M.*). Der Zuschuss zu den Betriebskosten der mit dem Fiscus gemeinsam benutzten Dampffähre bei Tönning betrug 4 122 *M.* Von dem Betriebsüberschuss von in Summa 192 584 *M.* wurden 31 500 *M.* zur Verzinsung der 4½ pCt. Prioritätsanleihe von 700 000 *M.*, zur Rücklage in den Erneuerungsfonds 51 144 *M.* verwandt und dem Reservefonds 4 450 *M.* zugewiesen.

Ferner wurden zur Zahlung einer Dividende von 4 pCt. für die Prioritäts-Stammactien 71 508 *M.*, als Zuschuss zum Fährbetrieb 4 122 *M.*, als Beitrag zur Pensions- und Unterstützungscasse 3 500 *M.*, als Staatseisenbahn-Steuer 1 833 *M.* verwendet. Von den noch verbleibenden 24 526 *M.* wurden 9 000 *M.* zur Vergrösserung und Verbesserung der Bahnanlagen und 15 000 *M.* für einen besonderen Reservefonds bestimmt, endlich 526 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen. Der Geschäftsbericht erwähnt auch des bereits vollendeten Baues der 10 km langen Flügelbahn Wesselburen-Büsum, deren Betrieb bereits am 1. November v. Js. für den Güterverkehr und am 15. desselben Monats für den Personenverkehr eröffnet wurde.

Aus Frankreich.

Gemäss Artikel 66 des Bedingnissheftes, welches den zwischen der Französischen Regierung und den Eisenbahngesellschaften in den Jahren 1857 und 1859 abgeschlossenen Verträgen beigegeben worden, sollen bei jeder Eisenbahn ein oder mehrere Inspectoren oder Commissare mit der speciellen Controle des gesellschaftlichen Gebahrens betraut werden, und es soll diese letztere sich auf Alles erstrecken, was nicht der besonderen Aufsicht der Regierungsingenieure obliegt.

Die Regierung hat bisher keinen Gebrauch von den ihr durch den genannten Artikel eingeräumten Rechten gemacht. Die Controle und Aufsicht über den Eisenbahn-Betriebsdienst wird nämlich einerseits nur durch die Ingenieure ausgeübt, welchen die technische Aufsicht zufällt, andererseits aber durch Inspectoren, welchen die Controle des commerciellen Dienstes obliegt. Die genannten Beamten sind den Generalinspectoren der Ponts et chaussées oder des Bergwesens unterstellt, welche den Dienst in sich centralisiren und die Einheitlichkeit desselben überwachen. Ausserdem nehmen die Inspectoren der Finanzverwaltung alljährlich eine Revision der von den Gesellschaften gelegten Rechnungen vor und prüfen das finanzielle Gebahren derselben.

In Folge der neuen, mit den Gesellschaften abgeschlossenen Conventionen sind die Interessen des Staates jedoch noch enger als bisher mit denjenigen der Eisenbahnen verknüpft, und erscheint es deshalb der Regierung angemessen, die staatliche Controle zu verschärfen. Die Regierung hat deshalb — unter Aufrechthaltung der z. Zt. bestehenden Organisation — Generalcommissare eingesetzt, welche ihre Thätigkeit derjenigen Angelegenheit zuzuwenden haben, die bisher nur theilweise der staatlichen Controle unterstanden haben. Wir entnehmen dem vom dem Präsidenten der Republik unterzeichneten Decrete vom 7. Juni d. J. über den Wirkungskreis der Generalcommissare das Nachstehende:

Die Generalcommissare haben unter der Oberaufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten im Interesse des Staates alle finanziellen Operationen der Eisenbahngesellschaften zu überwachen. Sie sollen namentlich auf die Befolgung der Statuten seitens der Gesellschaften achten, ferner sowohl unter Berücksichtigung derselben als auch vom Standpunkte der Interessen des Staates die Beschlüsse der Verwaltungsräthe controliren. Ferner sollen die Commissare die Ausgabe und die Amortisation der Obligationen, die Unterbringung der Fonds, den Ankauf von Effecten und die Escomptirung der letzteren überwachen.

Die Gesellschaften sind gehalten, den Generalcommissaren zu jeder Zeit die Protocolle über die stattgehabten Berathungen sowie die Cassenbücher und Beläge, die Correspondenzen und ferner sämmtliche Schriftstücke vorzulegen, welche erforderlich sind, um die Activen und Passiven festzustellen.

Auch sind dieselben verpflichtet, den Generalcommissaren sowohl am Sitz der Verwaltung als an anderen Orten Eintritt in die Rechnungsbüreaus, die Werkstätten, Magazine, Materialienräume sowie Einblick in die Werthgegenstände jeder Art incl. des Baarbestandes und der Effecten zu gewähren.

Die Generalcommissare können allen Generalversammlungen der Actionäre beiwohnen und verlangen, dass die von ihnen gemachten Bemerkungen in das Protocoll eingetragen werden.

Sollten die Generalcommissare finden, dass Arbeiten, Verträge, Käufe oder irgend welche anderen Amtshandlungen, welche die Einnahmen oder Ausgaben beeinflussen können, unnöthig sind oder dem Interesse des Staatsschatzes zuwiderlaufen, so können sie die sofortige Zusammenberufung des Verwaltungsrathes zur Berathung über die von ihnen zu machenden Bemerkungen fordern. In diesem Falle steht ihnen auch das Recht zu, den betreffenden Sitzungen des Verwaltungsrathes beizuwohnen und ihre Bemerkungen zu Protocoll zu geben.

Im Uebrigen können die Generalcommissare — deren Anzahl sich auf vier beläuft und deren Wirkungskreis durch den Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzt wird — bei Ausübung der Controlle über das finanzielle Gebahren den mit der letzteren betrauten Generalinspector der Finanzen zuziehen.

Die Pferdebahnen in Frankreich.

Mit je grösserer Leistungsfähigkeit und verhältnissmässig geringen Mitteln das Verkehrswesen als unmittelbares Lebensbedürfniss sich entwickelt, desto höher ist seine Bedeutung für die menschliche Cultur, und zwar zeigte sich, dass ein relativ höherer Grad der Transportvervollkommung die bezüglichen Wirkungen erst recht zu verallgemeinern vermag und deshalb insbesondere für die minder wohlhabenden Volksclassen einen wesentlich höheren Werth hat als für die wohlhabende Minderheit. Es ist dies eine wichtige sociale Seite des Verkehrswesens, die heute nirgends mehr verkannt wird und bei der schnellen Entwicklung des Pferdebahnwesens vornehmlich wirksam zum Ausdruck gekommen ist. Von den modernen Culturstaaten ist es namentlich Frankreich, welches der Entwickelung dieses wichtigen Communicationsmittels eine eingehende Aufmerksamkeit widmet, indem das Ministerium der öffentlichen Arbeiten alljährlich umfassende Uebersichten über die Betriebs-, Finanz- und sonstigen Verhältnisse sämmtlicher Pferdebahngesellschaften veröffentlicht. Der neuesten betreffenden Uebersicht für das Jahr 1883 entnehmen wir die folgenden Daten: Pferdebahnen (Tramways) existiren in Frankreich gegenwärtig in 25 Städten; davon haben diejenigen in Paris

bei weitem die grösste Ausdehnung; ihre Länge belief sich mit Einschluss derjenigen Linien, welche nach den Nachbarorten Sèvres, Saint Cloud und Vincennes führen, im Jahre 1883 auf 251,7 km. Auf Paris folgte die Stadt Lyon mit einem Pferdebahnnetze von 43,1 km Länge, dann Lille mit 42,8 km, Bordeaux mit 37,9 km, Rouen mit 23,3 km, Marseille mit 23,2 km, Cambrai mit 23 km etc. Die erste Concession zur Anlage einer Pferdebahn wurde in Frankreich der Compagnie générale des Omnibus zu Paris am 18. Februar 1854 für die Linien vom Louvre nach Sèvres, Saint Cloud und Vincennes ertheilt, von denen die erstere auch bald eröffnet wurde, während in Berlin die erste Pferdebahnlinie (nach Charlottenburg) erst im Jahre 1865 in den Verkehr trat. Jener ersten folgte in Frankreich die Concession für die Linie von Sèvres nach Versailles am 28. April 1855; hiernach folgte eine längere Ruhepause, und erst im Jahre 1873 wurden wieder mehrere Concessionen in Paris, Lille und Havre ertheilt; seitdem ist fast kein Jahr vergangen, in welchem nicht Gesuche um Genehmigung von Pferdebahnlinien an die Regierung herantraten. Die Einnahmen aus dem Pferdebahnbetriebe in den Französischen Städten sind im Allgemeinen ausserordentlichen Schwankungen unterworfen; vergleicht man nur die beiden letzten Jahre (1882–83) in Bezug hierauf mit einander, so ergeben sich selbst bei dem Netze einer und derselben Gesellschaft grosse Verschiedenheiten; so ging der Ertrag pro Kilometer bei den Tramways von Calais-Guines von Frcs. 42 248 im Jahre 1882 auf Frcs. 22 091 im Jahre 1883 zurück; allerdings hatte sich dieses Netz von 4,98 km im ersteren Jahre auf 10,77 km im folgenden Jahre vergrössert; bei den oben genannten Pariser Linien vom Louvre nach Sèvres, Saint Cloud und Vincennes sank der Ertrag pro Kilometer von Frcs. 64 601 im Jahre 1882 auf Frcs. 62 554 im folgenden Jahre, und bei dem Pferdebahnnetze von Boulogne-sur-mer gingen die Einnahmen in derselben Zeit von Frcs. 17 133 auf Frcs. 14 219 herunter. Indess hat die Mehrzahl der Französischen Pferdebahnen im Jahre 1883 doch einen wesentlich höheren Ertrag aufzuweisen gehabt als im Vorjahre. Den höchsten Ertrag pro Kilometer erzielten im Jahre 1883 die Pariser Linien und unter diesen wieder diejenigen 9 Linien, welche der Stadt Paris concedirt und von dieser an die Compagnie générale des Omnibus abgetreten waren, nämlich einen solchen von Frcs. 174 705 pro Kilometer; dann folgen diejenigen Linien in Paris, welche dem Departement der Seine concedirt und derselben Omnibusgesellschaft cedirt waren, mit einem Ertrage von Frcs. 110 667 pro Kilometer. Das Pferdebahnnetz zu Lyon lieferte 1883 einen Ertrag von Frcs. 62 038 pro Kilometer, dasjenige von Lille einen solchen von nur Frcs. 33 189, dasjenige von Rouen einen solchen von Frcs. 38 936, dasjenige von Marseille endlich einen Ertrag von Frcs. 81 746 pro Kilometer.

Literatur.

Handbuch des Telegraphendienstes der Eisenbahnen. Von A. Prasch, Ingenieur. Mit 117 Abbildungen. 11 Bogen. Octav. Eleg. geb. 1 fl. 65 kr. = 3 *M.* (Bibliothek des Eisenbahnwesens. III. Band.) A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Vorliegendes Werkchen soll eben nichts Anderes sein, als ein Lehr- und Nachschlagebuch für alle Diejenigen, welche sich dem Eisenbahndienste widmen und somit auch mit der Ausübung des praktischen Telegraphendienstes vertraut sein müssen, und erstrebt nichts Weiteres, als denselben in Ergänzung der bestehenden Instructionen ein Hülfsmittel zur gründlichen Erlernung des Telegraphendienstes an die Hand zu geben. Die Ausstattung und die Illustrationen sind in jeder Hinsicht elegant und tadellos und repräsentirt sich das vorliegende Werkchen als ein tüchtiges Handbuch für jeden Eisenbahnbeamten.

Repetitorium der Mathematik und Elektricitätslehre. Für die Bedürfnisse der Eisenbahnpraxis elementar behandelt von J. Krämer, Ingenieur, Docent für Elektrotechnik am höheren Curse der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. Mit 127 Abbildungen. 12 Bogen. Octav. Eleg. geb. 1 fl. 65 kr. = 3 *M.* (Bibliothek des Eisenbahnwesens. IV. Band.) A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Die Aufnahme dieser Disciplin in die „Bibliothek des Eisenbahnwesens" ist dadurch begründet, dass dieselbe an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien gelehrt wird. Das Buch ist als vorbereitender Band zu einem Werke desselben Verfassers über die Elektrotechnik in ihrer Beziehung zum Eisenbahnwesen herausgegeben. Im vorliegenden „Repetitorium" wurde bei der Behandlung des Stoffes vor Allem der pädagogische Zweck im Auge behalten; es wird demnach hier gezeigt, was gelernt werden muss, und in welcher Reihenfolge gelernt werden soll, um sich die Grundlehren der Mathematik und Elektricität soweit anzueignen, dass ein Studium der Elektrotechnik oder eine weitere Ausbildung mit Aussicht auf Erfolg begonnen werden kann. Auch als Nachschlagebuch für die im Studium der Elektricitätslehre schon weiter Vorgeschrittenen wird dieses Werk mit Vortheil dienen können. Die beigegebenen trefflichen Illustrationen haben die Absicht des Verfassers, viel Stoff in einen engen Raum zu drängen, wesentlich unterstützt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen und Betrieb.

Am 1. September d. Js. werden die Bahnstrecken Orzesche-Sohrau i. Oberschles. mit der Haltestelle Pallowitz und der Station Sohrau sowie Koberwitz-Puschkowa mit der Haltestelle Puschkowa dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Von diesem Tage ab findet auf Haltestelle Pallowitz und Station Sohrau unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern, auf Haltestelle Puschkowa dagegen nur Abfertigung von Gütern in Wagenladungen statt.

Die Tarifsätze für den Local-Güterverkehr mit Pallowitz und Sohrau enthält der Nachtrag VII zum Local-Gütertarif der Oberschlesischen Eisenbahn, die Tarifsätze für den Transport von Steinkohlen und Kokes nach Pallowitz, Sohrau und Puschkowa der mit Gültigkeit vom 1. September cr. ausgegebenen Local-Kohlen-Ausnahmetarif des diesseitigen Bezirkes. Für Steinkohlen und Kokes nach Puschkowa werden nicht die im Berichtigungsblatt, sondern die im Tarif selbst, Seite 14 ff. aufgeführten Frachtbeträge erhoben. Weitere Auskunft ertheilen die Expeditionen und das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die Beförderung von Personen auf der Strecke Orzesche-Sohrau erfolgt in II., III. und IV. Wagenclasse nach Massgabe des nachstehenden Fahrplans.

726.	724.	722.	Entfernung	Stationen und Haltestellen.	721.	723.	725.
Gemischte Züge. II.—IV. Classe.			Kilom.		Gemischte Züge. II.—IV. Classe.		
Nm.	Nm.	Vm.			Vm.	Nm.	Nm.
7.5	4.30	9.0	0,0	Abf. Orzesche . . Ank.	7.3	4.8	6.38
7.24	4.49	9.19	6,2	| Pallowitz . . |	6.44	3.49	6.19
7.41	5.6	9.36	13,3	Ank. Sohrau . . . Abf.	6.20	3.25	5.55
Nm.	Nm.	Vm.			Vm.	Nm.	Nm.

Breslau, den 26. August 1884. Königliche Eisenbahn-Direction. (2028)

II. Güterverkehr.

Am 1. September cr. treten zu den Tarifen für den **Güterverkehr im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** folgende Nachträge in Kraft:

A. Verkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen.

Nachtrag V zum Heft I
„ VI „ „ II
„ V „ „ III
„ III „ „ IV
„ III „ „ V
des Tarifs vom 1. Juli 1882.

B. Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nachtrag VIII zum Heft I des Tarifs vom 1. April 1881.

C. Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn.

Nachtrag IV zum Heft I des Tarifs vom 1. August 1882.

D. Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn.

Nachtrag III zum Heft I des Tarifs vom 1. April 1883.

E. Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen.

Nachtrag IX zum Heft I des Tarifs vom 1. April 1881.

F. Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen.

Nachtrag III zum Heft I		des Tarifs
„ IV „ „ II		vom
„ III „ „ III		1. Sep-
„ III „ „ IV		tember
„ III „ „ V		1883.

G. Verkehr mit der Station Basel.

Nachtrag X zum Tarif vom 1. September 1881.

Die Nachträge zu den Tarifheften I ad A bis F und der Nachtrag ad G enthalten die Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für die in den Verbandsverkehr aufgenommenen Stationen Blumenthal, Gemünd (Eifel), Gondelsheim (Eifel), Hellenthal, Müllenborn, Niederbreisig, Prüm, Schleiden (Eifel) und Wilwerath des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch); ausserdem enthalten die Nachträge ad A die Tarifkilometer und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Heidingsfeld der Badischen Staatseisenbahnen, und ferner die Nachträge ad A und F die durch unsere Bekanntmachung vom 9. Juli cr. bereits angekündigten anderweiten erhöhten Tarifkilometer und Frachtsätze für die Bodenseeufer-Station Lindau.

Die Nachträge sind in den Geschäftslocalen der betheiligten Verwaltungen zu haben.

Köln, den 27. August 1884. (2029)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Belgisch-Westösterreichischer Verkehr. Am 15. October ds. Js. werden die in dem Ausnahmetarife vom 1. März ds. Js. für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren von Belgien nach Leoben, Station der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb zu Wien, für die Stationen Châtelineau-Châtelet, Couillet, Givet und Vireux der Grossen Belgischen Centralbahn aufgeführten Frachtsätze aufgehoben.

Köln, den 28. August 1884. (2030)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Vom 1. August d. J. ab ist der Güter-Expeditionsdienst der Güter-Expeditionen Neuss B. M. und Neuss Rh. vereinigt worden und wird nunmehr der bis dahin für beide Dienststellen getrennt geführte gesammte Expeditionsdienst von einer Stelle unter der Firma „Güter-Expedition Neuss“ allein besorgt.

Die im Staatsbahn-Verkehre für die Bezirke **Köln (linksrheinisch)-Breslau** vom 1. Mai 1882, Nachtrag III Seite 5 „Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger“ sub A. k. aufgenommene Bestimmung ist zu streichen.

Breslau, den 22. August 1884. (2031)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

In dem im **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verbandsverkehr** für den Verkehr mit den Belgischen Hafen- bezw. Canalstationen, sowie mit dem Hafen Terneuzin bestehenden Ausnahmetarif 10 für Eisen und Stahl etc. treten mit dem 1. September d. J. die folgenden Aenderungen bezw. Ergänzungen ein:

Die Artikel „Bufferstangen und Bufferhülsen für Eisenbahnwagen und Locomotiven werden aus der 1. in die 2. Kategorie versetzt, welch' letztere ferner durch Aufnahme der Artikel Achslagerkasten, rohe (Achsbüchsen), Achsgabeln (Achshalter), Bremstheile, Konsolen, Daumenwellen, Federstützen, Kuppelungsvorrichtungen, Bufferkreuze, Buffer-, Trag- und Zugfedern, sowie Zughaken,“ insofern diese Artikel für Eisenbahnlocomotiven und Eisenbahnwagen bestimmt sind, ergänzt wird.

Elberfeld, den 26. August 1884. (2032)
Königliche Eisenbahndirection.

Der im **Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verbandsverkehr** für den Verkehr mit Antwerpen (transit) und Löwen (transit) bestehende Ausnahmetarif 10 für Eisen und Stahl etc. findet vom 1. September d. J. ab auch auf die Artikel „Achslagerkasten, rohe (Achsbüchsen), Achsgabeln (Achshalter), Bremstheile, Konsolen, Daumenwellen, Federstützen, Kuppelungsvorrichtungen, Bufferkreuze, Buffer-, Trag- und Zugfedern, sowie Zughaken“, insofern diese Artikel für Eisenbahnlocomotiven und Eisenbahnwagen bestimmt sind, Anwendung.

Elberfeld, den 26. August 1884. (2033)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. November 1884 treten die im Tarifheft No. 2 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** aufgeführten Tarifsätze für Kaffee, Häute, Felle und Petroleum im Verkehr mit den Stationen der Weichselbahn excl. der Tarifsätze im Verkehr mit den Stationen Praga We und Warschau We, welche bestehen bleiben, ausser Kraft.

Bromberg, den 21. August 1884. (2034J)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Wie bereits unterm 31. Juli cr. publicirt, tritt mit dem 1/13. September cr. alten/neuen Styls die zweite Ausgabe des Theils I des Gütertarifs des **Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverbandes** in Kraft.

Tarifexemplare sind auf den betreffenden Verbandstationen käuflich zu haben.

Bromberg, den 23. August 1884. (2035J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bei Flachs-, Heede- und Wergtransporte in Wagenladungen à 10 000 kg, welche unter Planbedeckung im directen **Deutsch-Russischen Verbandverkehr** resp. im directen **Moskau-Wjäsma-Schlesischen Flachsverkehr** nach der Station Liebau i/Schl. des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin zur Beförderung gelangen, insofern diese Transporte in Liebau i/Schl. umexpedirt und nach den Böhmischen Stationen des directen Russisch-Böhmischen Flachstarifs vom 13. April 1884 n. St. ohne Umladung und unter Planbedeckung weiter befördert werden, wird vom 1. September 1884 n. St. ab für die verwaltungsseitig hergegebenen Wagenpläne ab Liebau eine Deckengebühr von 8 *M.* pro Wagen und je 200 km, wobei angefangene 200 km für voll gerechnet werden, erhoben.

Bromberg, den 26. August 1884. (2036J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September 1884 tritt der Nachtrag III zum **Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen und Kokes** in Sendungen von je 10 000 kg pro Wagen — Anhang zum Preussisch - Oberschlesischen Verband-Gütertarif — in Kraft. Derselbe enthält:

a) neue Frachtsätze für die Stationen des Directionsbezirks Bromberg der neu eröffneten bezw. in nächster Zeit zur Eröffnung kommenden Strecken Barnow-Bütow, Ortelsburg-Johannisburg, Braunsberg-Mehlsack und Göttkendorf-Wormditt, sowie für die Stationen Grünheide und Szillen und die am 1. August cr. zur Einführung gebrachten Frachtsätze für die Stationen Loebau i/Westpr., Mortung und Zajonskowo der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn.

b) Aenderungen der Schreibweise von Stationsnamen und Tarifberichtigungen.

Die Frachtsätze für die Stationen Hogendorf, Lindenau und Mehlsack der Strecke Braunsberg-Mehlsack und für Arnsdorf, Buchwalde, Guttstadt, Münsterberg und Wormditt der Strecke Göttkendorf-Wormditt treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch Vermittelung unserer Billet-Expeditionen unentgeltlich zu beziehen.

Bromberg, den 22. August 1884. (2037 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. September d. J. ab werden bis auf Weiteres die Artikel „Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken“ in den **Ausnahmetarif J** des Localtarifes der Oberschlesischen Eisenbahn **für Erze** etc. (Nachtrag III Seite 105) aufgenommen.

Breslau, den 23. August 1884. (2038)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Norddeutsch-Ungarischer Personen-Verkehr. Tarif vom 15. Mai 1882. Am 1. October cr. tritt der Nachtrag I zu vorstehendem Tarif in Kraft.

Derselbe enthält:

a) ermässigte Personen- und Gepäcktarifsätze für die bestehende Relation Breslau-Budapest via Oderberg-Ruttek,

b) Personen- und Gepäcktaxen für die neue Relation Breslau-Budapest via Galantha-Zsolna.

Breslau, den 20. August 1884. (2039)
Königliche Eisenbahndirection,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch - Deutscher Eisenbahn - Verband. Unter Hinweis auf die Bekanntmachung vom 24. April cr. wird nochmals darauf aufmerksam gemacht, dass die im Theil II, Heft 1 und 2 des Rumänisch-Deutschen Verband-Tarifes nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze (excl. derjenigen des Ausnahmetarifes 1 a, b, c und d beziehungsweise 8 für Getreide etc.) ultimo September cr. zur Aufhebung gelangen.

Von den Ausnahmesätzen für Getreide, Mahlproducte, Kleie und leere Säcke treten mit ultimo September cr. nur diejenigen im Verkehre mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen ausser Wirksamkeit.

Breslau, den 22. August 1884. (2040)
Im Auftrage der Verband - Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. September d. J. tritt im **Schlesisch - Polnischen Verband - Verkehr** ein ermässigter Ausnahmetarif für den Transport von Cement in Quantitäten von 10 000 kg mit folgenden Frachtsätzen in Kraft:

A. Zwischen Schnittpunkt (Sosnowice) und

Bauerwitz	0,29 *M.*
Breslau O. S. E.	0,42 „
„ N. M. E.	0,44 „
Groschowitz	0,26 „
Naklo	0,13 „
Oppeln	0,27 „

B. Zwischen Schnittpunkt (Sosnowice) und

Warschau W. W. E. / Pruszkow / Ruda-Guzowska	32,59 Kopeken
Lodz	39,54 „
Warschau-Praga loco	39,73 „
„ „ transito	37,90 „

Breslau, den 25. August 1884. (2041)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Staatsbahn - Güter - Verkehr Bromberg-Erfurt. Mit sofortiger Giltigkeit treten für den Verkehr zwischen den Stationen Grünheide, Szillen, Tilsit, Johannisburg, Olschienen, Puppen, Rudczanny, Schwentainen, Borntuchen und Bütow der Königlichen Eisenbahn - Direction Bromberg einerseits und den Stationen Gera Th. und W. G., Leipzig H. S. G., Plagwitz-Lindenau Th., Weida Th., Wolfsgefärth Th. und Zeitz Th. neue Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 22. August 1884. (2042)
Königliche Eisenbahndirection.

Die im Staatsbahn-Gütertarif **Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen** bei den Stationen Diethausen, Rohr und Suhl des Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt ausgeworfenen Kilometerzuschläge werden für die Folge nicht mehr zur Berechnung gezogen. Die Kilometerzuschläge für Station Grimmenthal der Werra-Eisenbahn sind auf 7 km. ermässigt worden.

Elberfeld, den 23. August 1884. (2043)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. September d. J. tritt für die Beförderung von **Steinkohlen, Kokes, Steinkohlen- und Kokes-Asche sowie Briquets** in Wagenladungen von je 10,000 kg im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln** (**rechtsrheinisch**) nach Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Bromberg** ein Ausnahme-Tarif in Kraft, welcher gegenüber den dadurch zur Aufhebung kommenden bezüglichen Frachtsätzen des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen p. p. im Norddeutschen Verbande vom 5. August 1877 nebst Nachträgen Ermässigungen enthält.

Exemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Güter-Expeditionen zum Preise von 10 Pfg. pro Stück zu haben.

Köln, den 26. August 1884. (2044)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Main-Neckar-Bahn. Für die Beförderung von Holz des Specialtarifs III von unseren Stationen Isenburg und Sprendlingen nach Charleroi und Peruwelz, Stationen der Belgischen Staats- bezw. der Grossen Belgischen Centralbahn treten am 1. September cr. neue directe Frachtsätze in Kraft. Näheres bei den genannten Stationen.

Darmstadt, 21. August 1884. (2045)
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güter-Verkehr. Am 1. September d. J. treten in Kraft:

a. Nachtrag II zum Ausnahme-Tarife für Steinkohlen p. p. vom 1. Februar d. J., enthaltend Transitfrachtsätze nach den Stationen Eger, Franzensbad, Furth i./W., Kufstein, Passau, Salzburg und Simbach, Aufhebung von directen Frachtsätzen und Berichtigungen. Preis 10 Pf. Die erwähnten Transitfrachtsätze haben nur für Transporte nach solchen Oesterreichischen Stationen Gültigkeit, welche mindestens 25 km von der in Betracht kommenden Grenzstation (Eger etc.) entfernt sind.

b. Nachtrag II zum Ausnahme-Tarif für europäisches Bau- und Nutzholz vom 1. März d. J. enthaltend Ergänzung des Vorworts, Ergänzung der Vorbemerkungen und Aufhebung von directen Frachtsätzen. Preis 10 Pf.

Köln, den 26. August 1884. (2046)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische)
zugleich Namens der betheiligten
Verwaltungen.

Preussisch-Thüringischer Verband. Mit sofortiger Giltigkeit treten für den Verkehr zwischen den Stationen der ehemaligen Rechte-Oder-Ufer, Breslau-Freiburger, Oels-Gnesener, Posen-Kreuzburger, Breslau-Warschauer und der Ostpreussischen Südbahn einerseits und den Stationen Gera, Leipzig H. S. G., Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz des Eisenbahn-Directions-Bezirks Erfurt neu bezw. umgeänderte Tarifsätze in Kraft. Hierdurch werden neben vielfachen Frachtermässigungen in einzelnen Fällen auch unerhebliche Frachterhöhungen eingeführt. Dieselben treten indess erst mit dem 10. October cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 22. August 1884. (2047)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit sofortiger Giltigkeit gelangen im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** für die Stationen Elsterwerda und Görlitz der Sächsischen Staatsbahnen im Verkehre mit der Station Lichtenfels der Bayerischen Staatsbahn anderweite ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 25. August 1884. (2048)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Vom 1. September d. J. kommen für **Roheisen - Transporte** in Wagenladungen zu 10 000 kg von Station Wetzlar des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach den Stationen Altenburg, Annaberg, Aue, Bautzen, Borna, Chemnitz, Crimmitschau, Döbeln, Freiberg, Gössnitz, Grossenhain, Limbach, Meissen, Meuselwitz, Plauen i/V. (ob. Bhf), Plauen i/V. (unt. Bhf.), Radebeul, Schwarzenberg, Werdau, Wurzen und Zwickau der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen directe Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche bei den genannten Expeditionen zu erfahren sind.

Dresden, am 25. August 1884. (2049)
Königliche General - Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. September d. J. treten nachstehende angeführte ermässigte Tarife in Wirksamkeit:

I. Ein neuer Localtarif für die Linien der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter der Bezeichnung:

„Theil II. Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen.

II. Ausnahmetarif für Transport von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquets im Verkehre von Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach den Stationen der Mähr.-Schles. Nordbahn nach den Stationen Obergerspitz, Müdritz, Raigern, Rohrbach, Seelowitz und Branowitz der a. p. Kaiser Ferdinands - Nordbahn via Mährisch-Schlesischen Nordbahn.

Mit dem gleichen Tage gelangen zur Aufhebung:

a) Reglement und allgemeine Tarife der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Eilgüter und gewöhnliche Güter, giltig vom 1. October 1876 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen,
b) allgemeine Tarife für den Eilgut- und Frachtenverkehr auf den Strecken Lundenburg-Grussbach und Neusiedl-Zellerndorf der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn giltig vom 6. Mai 1876, sammt den hierzu erschienenen Nachträgen und
c) Tarif für den directen Eil- und Frachtgüter-Verkehr.

I. zwischen den Stationen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn einerseits und Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits;

II. zwischen den Stationen Brünn, Obergerspitz, Mödritz, Raigern, Rohrbach, Seelowitz und Branowitz einerseits und Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits,

giltig vom 1. December 1880, sammt den hierzu erschienenen Nachträgen.

Weiter werden mit 15. September d. J. folgende Nachträge, welche ermässigte Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes I für mineralische Kohlen, Coaks und Briquets unter Aufhebung der bezüglichen bisherigen Frachtsätze enthalten, zur Einführung gebracht.

1. Nachtrag V zu den reglementarischen Bestimmungen und allg. Tarifen vom 18. August 1878 für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr der Strecke Bielitz - Biala—Saybusch-Zablocic der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
2. Nachtrag XI zu den reglementarischen Bestimmungen und allg. Tarifen vom 1. October 1876 für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr der Mährisch-Schlesischen Nordbahn.

Wien, den 28. August 1884. (2049 a)

Am 15. September 1884 tritt ein Tarif für die **Beförderung mineral. Kohlen, Coaks und Briquets** in Wagenladungen von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der Dux - Bodenbacher Eisenbahn und der Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft via Dux-Ladowitz bezw. Bilin-Aussig — unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Mai 1883 von Stationen der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) nach Stationen der genannten Bahnen — in Wirksamkeit.

Wien, am 26. August 1884. (2050)
Die K. K. General-Direction
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich Namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Russisch - Schweizerisch - Französischer Verkehr. Einführung eines Nachtrages I. Mit 10. October n. St. 1884 tritt ein Nachtrag I zum obigen Verband-Tarif in Kraft, welcher Ergänzungen und Aenderungen der Besonderen Bestimmungen und Tarif-Vorschriften enthält.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Bahnen zu beziehen.

Wien, am 25. August 1884. (2051)
Die General-Direction
der K. K. pr. Gal. Carl Ludwig-Bahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. September l. J. tritt für den directen Personenverkehr zwischen Pilsen, Station der Böhm. Westbahn einerseits, sowie Stationen der Böhm. Nordbahn andererseits, via Prag Bakov, ein neuer Personentarif mit ermässigten Fahrpreisen in Kraft.

Prag, am 25. August 1884. (2052)

Generaldirection
der K. K. priv. Böhm. Nordbahn und zugleich im Namen der Betriebsdirection der K. K. priv. Böhm. Westbahn.

IV. Submission.

Eisenbahn - Directionsbesirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von
11 Normal - Güterzuglocomotiven nebst Reservetheilen für 2 Locomotiven.
(Loos I 6 Locomotiven,
Loos II 5 Locomotiven und Reservetheile).
5 Güterzug-Tenderlocomotiven für Vollbahnen und
2 dreifachgekuppelten Tenderlocomotiven für Nebenbahnen soll vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau hierselbst offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten von 3 Mark vom Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Lieferung von Locomotiven" ersuchen wir bis spätestens den 11. September d. J. frankirt an unser maschinentechnisches Büreau einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am genannten Tage Vormittag 11 Uhr in dem maschinentechnischen Büreau in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Anbieter statt.

Elberfeld, den 26. August 1884. (2053)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung der nachstehenden Materialien als: 1 cbm Mahagoniholz; 0,5 cbm Nussbaumholz; 15 Stück Laufbretter von Eichenholz; 25 qm Eisendrathgewebe zu Verdichtungen; 1000 kg Stehbolzeneisen; 50 kg verzinkter Bindedraht 1,5 mm; 100 kg verzinkter Leitungsdraht 2,5 mm; 50 kg verzinkter Leitungsdraht 4,5 mm; 100 m Einführungsdraht; 100 m Zimmerleitungsdraht; 900 Stück Gummiringe; 12 Stück Stopfhacken; 10 000 Stück einfache federnde Unterlagsringe, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 4. September l. J., Vormittags 10 Uhr portofrei, versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung von Materialien" an die unterzeichnete Dienststelle einzusenden, woselbst auch die Bedingungen eingesehen werden können.

Giessen, den 22. August 1884. (2054)

Die Grossherzogliche Magazinverwaltung.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 69. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1) Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2) Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. praenumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. September 1884.

Die Constituirung einer nationalen Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Vicinalbahnen in Belgien.

Die Frage der Erbauung billiger Secundärbahnen steht heute auf der Tagesordnung aller Länder und auch unser kleines, mit Eisenbahnen bereits so reich dotirtes Nachbarland Belgien hat durch die neuerdings erfolgte Annahme eines Gesetzes, die Constituirung einer nationalen Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Vicinalbahnen betreffend*) einen beachtenswerthen Schritt in dieser Richtung gethan. Es dürften einige Mittheilungen über diesen Gegenstand umsomehr von actuellem Interesse für die Leser unserer Zeitung sein, als auch im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen die Revision der „Grundzüge für die Gestaltung secundärer Eisenbahnen" in Angriff genommen worden und es sich hierbei u. A. hauptsächlich darum handelt, dass die neu herauszugebenden Vorschriften nicht im Widerspruch mit den staatlichen Verordnungen der das Vereinsgebiet umfassenden Länder stehen.

Das unter dem 28. Mai d. J. publicirte
Gesetz
hat folgenden Wortlaut: (Auszug.)

Art. 1. Die Regierung wird ermächtigt, die Statuten einer in Brüssel unter der Firma: „Nationale Gesellschaft der Vicinalbahnen" errichteten Gesellschaft zu genehmigen, deren einziger Zweck der Bau und Betrieb von Vicinalbahnen im Königreiche Belgien bildet.

Die Gesellschaft wird eine Actiengesellschaft sein.

Die Statuten werden conform den in diesem Gesetze niedergelegten Principien festgesetzt.

Ausserdem müssen dieselben den Vorschriften des Gesetzes vom 18. Mai 1873 entsprechen, insoweit das besondere Wesen der Gesellschaft nicht Abweichungen hiervon bedingt.

Art. 2.—6. . . . .

Art. 7. Der Generaldirector und der Vorsitzende des Verwaltungsrathes werden durch den König ernannt. . . .

Die Attribute, Emolumente und die Functionsdauer des Generaldirectors und der Mitglieder des Verwaltungsrathes werden durch Statut festgesetzt.

Art. 8. Das Aufsichtscomité wird von der Generalversammlung der Actionäre auf eine durch die Statuten festzusetzende Zeitdauer gewählt; das Amt ist ein unentgeltliches.

Art. 9. Die Generalversammlung der Actionäre besteht aus den Delegirten der Actieninhaber, den Mitgliedern des Verwaltungsrathes und dem Aufsichtscomité sowie dem Generaldirector. Nur die ersteren haben berathende Stimme.

Art. 10. Die Gesellschaft kann nur durch Gesetz aufgelöst werden, welches die Art und Weise und die Bedingungen, unter welchen die Liquidation vor sich zu gehen hat, festsetzt.

Art. 11. Die Nationale Gesellschaft kann den Betrieb einer Vicinalbahn wieder einstellen,

1. wenn während zwei aufeinander folgenden Jahren der Bruttoertrag zur Deckung der Betriebskosten nicht hinreicht,
2. wenn während fünf aufeinander folgenden Jahren der Reinertrag einer Linie nicht hinreichend gewesen ist, um 50 pCt. der Zinsen des Anlagecapitals zu bestreiten.

In dem erstern Falle können Anträge zur Einstellung des Betriebes entweder von dem Verwaltungsrathe der Nationalen Gesellschaft oder von einem Actionäre der direct betheiligten Gruppe ausgehen; in dem zweiten Falle nur von einem Actionäre der besagten Gruppe.

Diese Anträge werden den zu einer ausserordentlichen Generalversammlung einzuberufenden Actionären vorgelegt.

Wird die Einstellung des Betriebes Seitens der Nationalen Gesellschaft genehmigt, so wird die Linie auf Verlangen der Gruppe der direct betheiligten Actionäre überlassen, um den Betrieb in einer ihren Interessen am besten entsprechenden Weise fortzuführen.

Wird dagegen ein derartiger Antrag nicht gestellt, so ist zur Liquidation des gesellschaftlichen Vermögens zu schreiten.

Der den Inhabern liberirter Actien zustehende Antheil ist denselben auszuhändigen; der Antheil der Inhaber von Annuitäten wird von der Gesellschaft einbehalten und zur theilweisen Einlösung der ausgegebenen Obligationen verwendet. Die Verpflichtungen dieser Inhaber werden alsdann entsprechend reducirt.

In keinem Falle soll die Nationale Gesellschaft ermächtigt sein, diejenigen Summen vorweg zu erheben, welche sie zur Befriedigung der Betriebsbedürfnisse vorgestreckt hat.

---

*) Loi, relative à la constitution d'une Société Nationale, pour la Construction et l'Exploitation de chemins de fer vicinaux en Belgique.

Art. 12. Die Regierung ist berechtigt, alle gesellschaftlichen Operationen zu prüfen und zu diesem Zwecke alle erforderlichen Belege und Auskünfte zu verlangen. Sie kann die Ausführung aller Massregeln verbieten, welche nach ihrer Ansicht entweder diesem Gesetze oder dem Statute oder endlich den Interessen des Staates zuwider laufen.

Art. 13. Die Statuten können nur mit Genehmigung der Regierung abgeändert werden.

Art. 14. Die Vicinalbahnen werden der Gesellschaft Seitens der Regierung concedirt.

Keine Concession kann verliehen werden, bevor die Gemeinderäthe und die ständigen Deputationen der Provinzialräthe gehört worden sind.

Jeder Concessionirung muss eine Enquête über die Nützlichkeit des Unternehmens, die Bahntrace und die Höhe der Tarife vorhergehen.

Art. 15. Die Concessionen werden auf die Dauer der Gesellschaft ertheilt.

Art. 16. Die Tarife werden vorbehaltlich der Genehmigung Seitens der Regierung durch den Verwaltungsrath festgestellt; der Regierung steht jederzeit das Recht zu, deren Erhöhung zu verlangen und deren Herabsetzung zu verbieten.

Art. 17. Keine Concession einer Vicinalbahn kann anderen Gesellschaften oder Privaten ertheilt werden, es sei denn auf Grund eines besonderen Gesetzes.

Diese Bestimmung bezieht sich indessen nicht auf die Pferdebahnen in Städten, welche den Bestimmungen des Gesetzes vom 9. Juli 1875 unterliegen. . . . . .

Art. 18. . . . In Bezug auf die Abnahme von Actien soll die Betheiligung des Staates nicht über die Hälfte des nominellen Capitals für jede Linie hinausgehen, sofern ein Gesetz anderes nicht bestimmt.

Art. 20. Die Gesellschaft kann Obligationen zu festem Zinsfusse bis zur Höhe der von den Gemeinden, den Provinzen und dem Staate geschuldeten Annuitäten ausgeben.

Die Regierung wird ermächtigt, dritten gegenüber zu den von ihr festzusetzenden Bedingungen die Verzinsung und Amortisation dieser Obligationen zu garantiren.

Die Verpflichtungen des Staates in seiner Eigenschaft als Garant der Obligationen, dürfen indessen die gesetzlich festgesetzten Beträge nicht übersteigen.

Art. 21. Die Gesellschaft kann zu keinerlei Steuern durch die Provinzen oder Gemeinden herangezogen werden, auch hat dieselbe keinerlei Gewerbesteuer zu zahlen.

Ferner ist sie, unbeschadet der Bestimmungen des Gesetzes vom 19. März 1866 über die Vicinalbahnen, von jeder communalen oder provinziellen Auflage befreit.

Art. 22. (Betrifft die Stempelfreiheit der Gesellschaft.)

Art. 23. Die Regierung setzt das Bahnpolizei-Reglement für die der nationalen Gesellschaft concessionirten Vicinalbahnen fest. Auch kann sie Beamte der Concessionsinhaber vereidigen und denselben die Functionen und Rechte der Beamten der juristischen Polizei gemäss den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. April 1843, die Bahnpolizei betreffend, übertragen. Die Regierung kann im Interesse des öffentlichen, generellen, provinziellen und communalen Dienstes der Gesellschaft diejenigen Verpflichtungen und unentgeltlichen Transporte, sowie die Transporte zu ermässigten Preisen auferlegen, welche sie für gut befindet.

Bezüglich des Gebrauches der flämischen Sprache im administrativen Verkehre hat sich die Gesellschaft nach dem Gesetze vom 22. Mai 1878 zu richten.

Art. 24. Jede Concession kann auf Grund der in der Concessionsurkunde festzusetzenden Bedingungen von dem Staate zurückgekauft werden.

Art. 26. Ein Specialcredit von 2 Millionen Franken wird der Regierung zur Verfügung gestellt, damit sie in der Lage ist, sich durch Uebernahme von Actien an der Bildung des Bau- und Betriebscapitals für die zu concessionirenden Linien zu betheiligen.

Den unter dem 12. Juni d. J. im „Moniteur officiel Belge" publicirten Statuten der genannten Gesellschaft entnehmen wir Folgendes:

Das Domicil der unter der Firma: „Nationale Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Vicinalbahnen" auf unbegrenzte Zeitdauer begründeten Actiengesellschaft ist Brüssel. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb von Secundäreisenbahnen im Königreiche Belgien.

Das Anlagecapital wird je nach dem Fortschreiten der gesellschaftlichen Operationen durch Ausgabe von auf den Inhaber lautenden Actien von 1 000 Francs, welche sich nur in den Händen des Staates, der Provinzen oder der Gemeinden befinden dürfen, gebildet. Diese Actien werden in ebenso viele einzelne Serien eingetheilt, als Linien concessionirt worden sind. Auch soll mit dem Bau von Vicinalbahnen erst dann vorgegangen werden, nachdem die betheiligten Gemeinden eine zum Bau und zur Inbetriebsetzung derselben hinreichende Anzahl von Actien übernommen haben. Es soll indessen sowohl der Regierung als den Provinzen unbenommen sein, an Stelle der Gemeinden einzutreten. Der Gesellschaft wird gestattet, Obligationen mit festem Zinsfuss bis zur Höhe der vom Staate, den Provinzen und Gemeinden geschuldeten Annuitäten auszugeben.

In Betreff der inneren Organisation der Gesellschaft ist hervorzuheben, dass dieselbe von einem aus dem Präsidenten und vier Mitgliedern, sowie einem Generaldirector bestehenden Verwaltungsrathe geleitet wird.

Ferner fungirt neben diesem Verwaltungsrathe noch ein Aufsichtscomité von sechs Mitgliedern. Zum Vorsitzenden des ersteren ist der Senator Levi Montefiore auf die Dauer von sechs Jahren durch Königliches Decret ernannt worden. Unter den Verwaltungsräthen befinden sich u. A. auch der Oberingenieur der Grand Central Belge Eisenbahn, Herr M. Urban.

Was nun die finanzielle Gebahrung der Gesellschaft betrifft, so ist zunächst zu bemerken, dass für jede concessionirte Linie ein Anlagecapital- sowie ein Gewinn- und Verlustconto zu führen ist. In das Conto jeder Linie sind die Betriebskosten und eine entsprechende Quote der allgemeinen Verwaltungskosten aufzunehmen. Ein bei irgend einer Linie etwa sich ergebendes Deficit ist durch die Gesellschaft zu decken. Der Reinertrag einer jeden Linie wird als Dividende bis zur Höhe von 5 pCt. des eingezahlten Capitals vertheilt. Sollte der Reinertrag über 5 pCt. hinausgehen, so wird der überschiessende Betrag zu $^1/_4$ an die Actien zu $^3/_4$ an die Gesellschaft abgeführt. Letztere hat diese Ueberschüsse zur Bildung eines Reservefonds zu verwenden.

Wird eine Linie verstaatlicht, so soll der Erwerbspreis zur Einlösung der für diese Linie emittirten Actien dienen. Ein etwa hierbei sich ergebendes Plus wird in gleicher Weise wie der Reinertrag vertheilt. —

Wir haben dem Vorstehenden nur noch hinzuzufügen, dass die ordentlichen Generalversammlungen der Gesellschaft im Monat April jeden Jahres stattfinden müssen und dass die erste dieser Versammlungen im Jahre 1886 abgehalten werden wird.

Das Fremdwort in der Amtssprache.*)

In der Geschichte der schon Jahrhunderte alten Bewegung gegen das Eindringen der Fremdwörter in unsere Muttersprache bilden die Kriegsjahre 1870 und 1871 einen bedeutungsvollen Abschnitt. Während es vordem, und zwar auch in den Sprachgesellschaften früherer Zeiten, der Hauptsache nach fast ausschliesslich einzelne Männer waren, welche den Kampf gegen die Verunzierung der Deutschen Sprache durch die fremden Eindringlinge führten und aufrecht erhielten, hat diese Bewegung mit der vaterländischen Begeisterung, welche die Waffenerfolge jener beiden Jahre wachrief, jetzt in breiteren Schichten des Volkes Wurzel gefasst und innerhalb des letzten Jahrzehnts in einem bis dahin nicht gekannten Masse an Kraft und Umfang gewonnen. Ihre Wirkungen sind bei den besseren Deutschen Schriftstellern der Neuzeit unverkennbar und zeigen sich auch in den der Belehrung und Unterhaltung gewidmeten Zeitschriften, ja selbst, was mit Rücksicht auf die gebotene Schnelligkeit der Arbeit besonders anzuerkennen ist, bei einem Theile der Tagespresse in erfreulicher Weise. Freilich bietet ein solches, durch äussere Umstände hervorgerufenes Aufleben des Nationalbewusstseins an sich noch keine Gewähr dafür, dass diese Bestrebungen nun auch in gleicher Stärke andauern und weiterwirken werden; die Geschichte der Sprachreinigung kennt mehrere Zeitabschnitte, in denen einem hoffnungsvollen Aufblühen nur zu bald Erschlaffung und Gleichgültigkeit gefolgt ist. Was indessen der neuesten Bewegung ihr besonderes Gepräge aufdrückt und sie von allen früheren wesentlich unterscheidet, das ist das thatkräftige allgemeine Eintreten der massgebenden Kreise, vor allem der leitenden Behörden in den Kampf.

Diese Erscheinung war vordem nahezu völlig unbekannt. Zwar weiss man von einzelnen amtlichen Erlassen auch aus älterer Zeit, in welchen den Beamten die möglichste Vermeidung von Fremdwörtern zur Pflicht gemacht wird; auf die Amtssprache im Grossen und Ganzen blieben solche vereinzelte Verfügungen indessen ohne merklichen Einfluss, und von einer weitergehenden Wirkung konnte dabei vollends keine Rede sein. Das ist heute wesentlich anders geworden. Weniger durch Vorschriften, deren Befolgung ohnehin ebenso zweifelhaft wie schwierig sein würde, als vielmehr durch eigenes Beispiel, welches die Wege zu guten Verdeutschungen unmittelbar angiebt, bethätigen die Behörden fast aller Deutschen Staaten ihren Eifer, unsere Sprache von der Ueberfülle entbehrlicher Fremdwörter zu befreien. Und dieses Vorgehen bietet für einen gründlichen und nachhaltigen Erfolg wohl eine sichere Bürgschaft. Wurde doch bis vor nicht langer Zeit eine sehr beträchtliche Anzahl von Fremdwörtern durch die Erkenntnisse, Bekanntmachungen und Verfügungen namentlich derjenigen Behörden, die wie die Gerichts-, Verkehrs- oder städtischen Behörden mit dem Leben in ununterbrochener Berührung sind, dem Volke

*) Aus einem sehr beherzigenswerthen grösseren Aufsatz des „Centralblatt der Bauverwaltung" von Sarrazin.

täglich vor Augen geführt und gewissermassen zur Nachahmung empfohlen. Sobald nun entgegen jener Gepflogenheit der Grundsatz möglichster Reinheit in der Amtssprache erst zur festeren Ueberlieferung geworden sein wird, so muss sich umgekehrt der segensreiche Einfluss auf Geschäftssprache, Schriftsprache und Umgangssprache bald mit Nothwendigkeit geltend machen.

Dazu sind wir aber in Deutschland augenscheinlich auf dem besten Wege. So ist in der neueren Reichs-Gesetzgebung namentlich die Rechtssprache einer gründlichen Reinigung unterzogen worden. — Auch in der mit Fremdwörtern überladenen Kriegswissenschaft hat das grossartige Deutsche Generalstabswerk über den Krieg 1870/71, je weiter es vorschritt, um so mehr die Verdeutschung Welscher Ausdrücke angestrebt. — Bekannt sind ferner die zahlreichen, auf dem Gebiete des Postverkehrs schon seit Jahren eingeführten Deutschen Bezeichnungen eilt für cito, eilt sehr für citissime, Eilbote für Expressbote, Fahrschein für Passagierbillet, Einschreiben für Recommandiren, Schriftstück für Pièce, Anweisung oder Verfügung für Ordre oder Decret u. s. w.

Im Eisenbahnwesen ist an die Stelle des auf Stadtbahnen vorkommenden Localverkehrs und Externverkehrs der Stadt- und Fernverkehr getreten, und dementsprechend fährt man in Fernzügen oder Stadtzügen, welche nicht mehr wie ehedem von Conducteuren, sondern von Schaffnern begleitet zu werden pflegen. Namentlich zeigen auch die amtlichen Erlasse der letzteren Jahre eine erhebliche Abnahme der früher üblichen Fremdausdrücke. So haben die Bandagen oder Tyres den gemeinverständlichen Radreifen Platz gemacht, aus den Rubriken und Columnen sind durchweg Spalten geworden, die zahlreichen Instructionen für die verschiedenen Beamtenclassen sind bei den Neubearbeitungen sämmtlich in Dienstanweisungen umgeändert, die alten Secundärbahnen, welche durch die etwas umständlichen „Bahnen untergeordneter Bedeutung" aus der Schrift- und Umgangssprache nicht hatten verdrängt werden können, dürften sich vor den in den neueren Verfügungen regelmässig zur Anwendung kommenden Nebenbahnen nicht lange mehr halten, wenngleich die volle amtliche Einführung dieser Bezeichnung vor einer Abänderung des betreffenden Ausdrucks in der von Seiten des Reiches erlassenen „Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung" nicht wohl wird erfolgen können.

Von besonderer Wichtigkeit ist es weiter, dass auch die Schulbehörden den Kampf gegen das zunehmende Einschleichen von Fremdwörtern unterstützen.

Allen voran aber auf dem hier einzuschlagenden Wege leuchtet das herrliche Beispiel des Oberhauptes des Deutschen Volkes, unseres erhabenen Kaisers. Namentlich seine bei feierlichen Anlässen ergangenen Botschaften und Staatsschriften müssen als Muster einer schönen Sprachreinheit gepriesen werden.

Das staatsrechtliche Verhältniss des Telephonbetriebes zu dem Telegraphenbetriebe in England.

Wenige Jahre nach Ankauf und Monopolisirung der Englischen Telegraphen durch die Postverwaltung wurde das Telephon erfunden. Ueber die rechtliche Stellung, zu welcher diese neue Erfindung sich entwickelt hat, enthält das Englische Wochenblatt „Spectator" einen Artikel, an dessen Hand wir Nachstehendes mittheilen:

Die Erfindung des Telephons hat die schwache Seite des Englischen Staatstelegraphenbetriebes zur Erscheinung gebracht. Obgleich von Anfang an über die weittragende Bedeutung dieser Erfindung kein Zweifel obwalten konnte, hat die Postverwaltung doch kein Verständniss dafür gehabt, und sich bei der Entwickelung und Ausgestaltung des Instituts in keiner Weise betheiligt. Die Gesellschaften, welche sich gebildet hatten, um das Telephon beim Publikum einzuführen, gelangten aber schnell zur Blüthe. Erst als diese Gesellschaften eine öffentliche Fernsprech-Centralstelle (Exchange) einrichteten, wurde die Postverwaltung sich der Wichtigkeit der Sache bewusst und warf die Frage auf, ob Fernsprechstellen durch Private ohne Genehmigung der Postverwaltung errichtet werden dürften? Die Gerichtshöfe waren der Ansicht, dass nach Lage der Gesetzgebung Telephone als Telegraphen zu erachten seien und dass der Betrieb öffentlicher Fernsprechstellen mit dem Telegraphen-Monopol der Postverwaltung in Widerspruch stehe. Nunmehr hielt es die Postverwaltung für angezeigt, dagegen einzuschreiten, dass das Publikum bei seinem telephonischen Verkehr lediglich in kaufmännischer Weise durch Private bedient werde. Das neue Verkehrsmittel ganz zu beseitigen, war natürlich nicht angängig. Die Postverwaltung hatte daher nur die Alternative, entweder den Telephonbetrieb ganz in ihre eigene Hand zu nehmen und die bisherigen Unternehmer entsprechend zu entschädigen, oder aber den bisherigen Unternehmern den Betrieb auch ferner, jedoch gegen Erfüllung gewisser Bedingungen, zu belassen. Man wählte die letztere Alternative. Die bestehenden Telephon-Gesellschaften erhielten die Concession zur Fortführung ihres Betriebes mit der Massgabe, dass sie eine Abgabe von 10 pCt. ihrer Einnahme an die Postverwaltung zahlten und sich bestimmten Regulativen bezüglich des Betriebes fügten. Der Zweck dieser Regulative war, zu verhindern, dass der Telephonverkehr eine Ausdehnung gewönne, welche die Einnahme aus dem Telegraphenverkehre beeinträchtigen würde. So z. B. wurde den Gesellschaften der Telephonbetrieb nur innerhalb der Städte bezw. innerhalb gewisser Bezirke der Städte — in London innerhalb eines Reviers von fünf Meilen von der Centralstelle aus — gestattet, während der telephonische Verkehr einer Stadt mit einer andern Stadt verboten oder nur unter besonderen, von der Postverwaltung für den einzelnen Fall aufgestellten Bedingungen gestattet war.

Gegen diese und ähnliche Einschränkungen erhob sich begreiflicherweise alsbald lebhafte Beschwerde, da auf diese Weise dem Publikum im Interesse des Postfiscus die volle Nutzbarmachung der neuen Erfindung verkümmert wurde.

Der General-Postmeister Fawcett hat denn auch vor wenigen Wochen im Parlament diese Beschwerden als begründet anerkannt und die Zusage gemacht, dass alle jene beschränkenden Bedingungen aufgehoben und die Gesellschaften die Befugniss erhalten sollen, den Telephonbetrieb unbeschränkt auszuüben, vorausgesetzt, dass sie sich nicht mit telephonischer Beförderung schriftlich aufgegebener Mittheilungen und mit schriftlicher Fixirung telephonischer Mittheilungen befassen. Die Abgabe von 10 pCt. der Einnahme an die Postverwaltung soll aber bestehen bleiben.

Diese Regelung muss in jeder Beziehung als angemessen und erwünscht angesehen werden. Auf der einen Seite hält sie das Telegraphen-Monopol der Postverwaltung aufrecht, auf der andern Seite lässt sie die privaten Telephon-Unternehmungen bestehen und gewährt ihnen freien Spielraum. In der Abgabe von 10 pCt. der Einnahme erhalten die Steuerzahler ein Aequivalent für die Millionen, welche sie für die Erwerbung des Telegraphen-Monopols haben hergeben müssen, während trotz dieser Abgabe der Preis für telephonische Beförderung sich nicht höher stellt, als der Preis für telegraphische Beförderung.

Durch das Verbot, schriftlich aufgegebene Mittheilungen auf telephonischem Wege zu befördern und telephonische Mittheilungen schriftlich zu fixiren, wird das Telephon auf diejenige Art von Verkehr beschränkt, für welche allein es von hervorragender Bedeutung ist, d. h. auf unmittelbaren mündlichen Verkehr zwischen Personen, welche ohne Vermittelung eines Beamten oder Gehülfen direct mit einander verhandeln wollen. Die Zulassung einer anderweiten Benutzung des Telephons würde zur Folge haben, dass für die Gesellschaften wieder besondere Regulative erlassen werden müssten, oder aber, dass die Grundsätze, welche das Parlament behufs einheitlicher Regulirung des Telegraphenverkehrs aufgestellt hat, einer Revision mit Bezug auf den Geschäftsverkehr der Telephon-Gesellschaften unterzogen werden müssten.

Der General-Postmeister äusserte im Parlament, dass kein Gegenstand ihn jemals lebhafter beschäftigt habe, als das Verhältniss seines Ressorts zu dem Telephon. Es ist zu hoffen, dass jetzt eine Lösung gefunden ist, welche dem Publikum zum dauernden Nutzen gereicht.

Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1883.

Dem nur in Ungarischer Sprache abgefassten Berichte der Direction der Ungarischen Staatsbahnen über die Geschäftsergebnisse des Vorjahres sind die folgenden Mittheilungen zu entnehmen.

Im Jahre 1883 hat sich das Netz der Ungarischen Staatsbahnen um 229,362 km vergrössert, und zwar wurden erbaut Theilstrecken der Eisenbahn Pest-Semlin in der Länge von 172,244 km, mit den Zweiglinien India-Mittrowitza (41,288 km), Puszta-Földvar-Békés (7,269 km) und Gyéres-Torda (8,561 km). Die Länge des gesammten Netzes betrug Ende 1883 3 058,180 km. Davon fallen auf die

Hauptlinien	2 675,807 km
Secundärbahnen	358,277 „
Bahnen dritter Ordnung	23,096 „

Das zu Beginn des Vorjahres investirte Capital betrug 299 151 837 fl.

Von den zum Ungarischen Staatsbahnnetze gehörigen Schleppbahnen sind 24,088 km im Staatsbesitze und 63,568 km gehören Privaten.

Verkehr. Befördert wurden Passagiere I. Classe 58 548 (gegen 1882 + 5 194), II. Classe 639 068 (+ 45 781), III. Classe 2 819 254 (+ 274 550), Soldaten 175 903 (— 43 074), im Ganzen 3 692 773 (+ 282 451).

Im Ganzen haben dieselben 221 106 194 km zurückgelegt, auf einen Reisenden entfallen also 60 km.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 4 882 211 fl. oder 132 kr. für den Reisenden und 28 kr. für den Personenkilometer.

Im Frachtenverkehr wurde befördert an: Gepäck 12 572 t, Eilgut 18 475 t, Frachten 4 966 114 t, zusammen 4 997 161 t, welche einen Weg von 852 392 759 km zurücklegten. Es entfällt auf je eine Tonne ein Weg von 171 km.

Die Einnahmen betrugen für

Gepäck	169 087 fl.
Eilgut	224 844 „
Frachten	17 301 204 „
zusammen	17 695 135 fl.

Auf je eine Tonne entfällt eine Einnahme von 354 kr., auf je einen Tonnenkilometer eine solche von 2,1 kr.

Es betragen also die Einnahmen aus dem

	1883 fl.	gegen 1882 fl.
Personentransport	4 717 142	+ 545 995
Militärtransport	165 069	— 36 831
Gepäcksverkehr	169 087	+ 18 234
Eilgütern	224 844	+ 49 449
Frachten	17 301 204	+ 2 107 438
Verschiedene Einnahmen	349 143	— 99 319
zusammen	22 926 491	+ 2 584 965

Es ergeben sich daraus folgende Verhältnisszahlen:

	im Personentransport		im Frachtentransport		Gesammte Einnahmen	
	1883	gegen 1882	1883	gegen 1882	1883	gegen 1882
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
pro Kilometer	1 614	+ 100	5 920	+ 407	7 845	+ 464
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
„ Zugskilom.	46	— 2,2	169	— 6,8	224	— 11,5
„ 1 000 Nettotkm	546	— 27,7	2 003	— 87,2	2 654	— 144,1
„ 1 000 Bruttotkm	200	— 15,4	735	— 51,2	974	— 78,5

Die Ausgaben stellten sich im Vorjahre auf 13 715 456 fl. (+ 736 656 fl.) und betrugen 59,82 pCt. der Einnahmen. Der Ueberschuss stellt sich hiernach auf 9 205 912 fl. Der Fahrpark der Ungarischen Staatsbahnen bestand zu Ende des Vorjahres aus 18 Schnellzugs-Locomotiven, 102 Personenzugs-Locomotiven, 245 Lastzugs-Locomotiven, 58 Secundärbahn-Locomotiven, 3 Locomotiven für Eisenbahnen 3. Ordnung, 1 190 Personen- und Postwagen, 10 165 Lastwagen, 43 Schneepflügen.

Was die Leistungen dieser Fahrbetriebsmittel betrifft, so haben die Locomotiven im Ganzen 13 000 000 km zurückgelegt. Die Personenwagen haben auf eigener Bahn 30 523 066 Achskm und auf fremder Bahn 1 244 411 Achskm zurückgelegt. Die durchschnittliche Leistung eines Personenwagens betrug 26 700 Achskilometer. Die Lastwagen haben im Ganzen 150 613 695 Achskilometer oder 24 222 Achskm pro Lastwagen zurückgelegt.

Sächsische Staatsbahn-Bauten.

Von den in Sachsen zur Zeit im Bau befindlichen schmalspurigen Secundärbahnen werden im Laufe der nächsten Monate die Linien Radebeul-Radeburg, Klotzsche-Königsbrück, Zittau-Reichenau und Döbeln-Mügeln zur Eröffnung kommen. Ueber die Anlage dieser Bahnen entnehmen wir dem statistischen Berichte der Königlich Sächsischen Staatsbahnen Folgendes:

Die Linie Radebeul-Radeburg durchschneidet die in der Nähe Dresdens gelegenen Fluren Radebeul, Serkowitz, Ober- und Niederlössnitz, Wahnsdorf, Reichenberg, Kötzschenbroda, Buchholz, Dippelsdorf, Eisenberg, Moritzburg, Cunnertswalde, Bärnsdorf, Berbisdorf und Radeburg und schliesst sich an ihrem Ausgangspunkte Radebeul an die Leipzig-Dresdener Eisenbahnlinie an.

Die Verkehrsstellen dieser Strecke sind: Radebeul, Weisses Ross (Oberlössnitz), Lössnitzgrund, Dippelsdorf, Eisenburg-Moritzburg, Bärnsdorf, Berbisdorf und Radeburg. Die Gesammtlänge der mit einer Spurweite von 0,75 m und einer Kronenbreite von 1,75 m angelegten Bahn beträgt 16,653 km und liegen hiervon nach der Horizontalprojection 12,668 km = 76,07 pCt. in gerader Linie, 3,985 km = 23,93 pCt. in Curven, nach der Verticalprojection 7,545 km = 45,31 pCt. horizontal, 9,108 km = 54,69 pCt. in Steigung, resp. Fall. Die stärkste Steigung beträgt 1 : 60 und kommt auf einer Länge von 3 946 m vor, der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 75 m.

(Falls die Prüfung der Bahn ein günstiges Resultat ergiebt, wird die Bahn am 16. September d. J. eröffnet werden. Die Red.)

Die Linie Klotzsche-Königbrück beginnt auf der Haltestelle Klotzsche der Görlitz-Dresdener Bahn und durchschneidet die Staatsforstreviere Dresden, Langebrück, Okrilla und Laussnitz, sowie die Ortsfluren Klotzsche, Lausa, Friedersdorf, Hermsdorf, Ottendorf, Grossokrilla, Moritzdorf, Laussnitz und Königsbrück. An der Bahn liegen die Verkehrsstellen Klotzsche, Weixdorf, Lausa, Friedersdorf, Hermsdorf, Medingen-Cunnersdorf, Ottendorf, Moritzdorf, Laussnitz und Königsbrück. Von der 19,535 km betragenden Gesammtlänge liegen 8,050 km = 41,21 pCt. auf resp. unmittelbar neben der Dresden-Königsbrücker Chaussee. Nach der Horizontalprojection liegen 14,974 km = 76,65 pCt. in gerader Linie und 4,561 km = 23,35 pCt. in Curven, nach der Verticalprojection 8,894 km = 45,53 pCt. horizontal und 10,641 km = 54,47 pCt. in Steigung resp. Fall. Die stärkste Steigung 1 : 60 kommt auf einer Längen von 360 m vor, der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 90 m. Die Spurweite der Bahn ist 0,75 m.

Die Linie Zittau-Reichenau, welche gleichfalls mit einer Spurweite von 0,75 m und einer Kronenbreite von 1,75 m angelegt ist, beginnt im Bahnhof Zittau der Linie Löbau-Zittau und durchschneidet die Fluren Zittau, Kleinschönau, Zittel, Friedersdorf, Reibersdorf und Reichenau. Die Verkehrsstellen sind: Station Zittau, Haltestelle Zittau, Kleinschönau, Zittel, Reibersdorf, Wald und Reichenau. Die Länge der Bahn beträgt 12,105 Kilometer, wovon nach der Horizontalprojection 8,540 km = 70,55 Procent in gerader Linie und 3,565 km = 29,45 pCt. in Curven und nach der Verticalprojection 3,113 km = 25,71 pCt. horizontal und 8,992 km = 74,29 pCt. in Steigung resp. Fall liegen. Die stärkste Steigung 1 : 40 tritt in einer Länge von 475 m auf, der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 75 m.

Im Anschluss an diese Linie wird noch eine Zweigbahn von Reichenau nach Markersdorf gebaut, welche eine Länge von 1 465 Meter haben wird.

Die Linie Döbeln-Mügeln-Oschatz, von welcher zunächst die Theilstrecke Döbeln-Mügeln eröffnet werden soll, beginnt im Bahnhofe Döbeln der Linie Chemnitz-Riesa und durchschneidet die Fluren Gadewitz, Niederanschütz, Döschütz, Nieder- und Oberschürnewitz, Jessnitz, Mockritz, Tronitz, Töllschütz, Graumnitz, Döbritz, Schrebitz, Görlitz, Döhlen, Lüttnitz, Niedergoseln, Schlagwitz, Grauschwitz, Mügeln, Schweta, Leuben, Naundorf, Saalhausen, Kreischa, Thalheim, Rosenthal, Altoschatz und Oschatz. An letzterem Orte erreicht die Secundärbahn die Leipzig-Dresdener Bahnlinie. Verkehrsstellen werden errichtet: Döbeln, Grossbauchlitz, Gadewitz, Döschütz, Jessnitz, Tronitz, Zaschwitz, Töllschütz, Schrebitz, Görlitz, Lüttnitz, Mügeln, Schweta, Naundorf, Saalhausen-Kreischa, Altoschatz-Rosenthal, Güterhaltestelle Oschatz, Personenhaltelle Oschatz und Station Oschatz. Die Gesammtlänge beträgt 27,144 km, wovon nach der Horizontalprojection 18,563 km = 68,39 pCt. in gerader Linie und 8,581 km = 31,61 pCt. in Curven, nach der Verticalprojection 6,532 km = 24,07 pCt. horizontal, 20,612 km = 75,93 pCt. in Steigung resp. Fall liegen. Die stärkste Steigung 1 : 60 kommt in einer Länge von 1 502 m vor, der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 80 m. Die Spurweite ist auch hier 0,75 m.

Aus dem Deutschen Reich.

Die neuen Bauausführungen an der Berliner Stadtbahn.

Aus einem in der „Deutschen Bauzeitung" enthaltenen Bericht über eine Excursion des Architecten-Vereins zu Berlin zur Besichtigung einiger neuern Bauausführungen der Berliner Stadteisenbahn entnehmen wir Folgendes: Das nächste Ziel der Besichtigung war die Bauausführung der neuen Haltestelle an der Charlottenburger Chaussee, woselbst Herr Housselle die ausgestellten Zeichnungen dieses Baues und für die Einrichtung des Bahnhofs „Zoologischer Garten" zu einer Station für Fernverkehr erläuterte. Die Haltestelle an der Charlottenburger Chaussee ist eine in dem ursprünglichen Project nicht vorgesehene Station, welche nachträglich und ohne Betriebsstörung auszuführen ist. Die Aufgabe besteht in der Anlage eines Perrons zwischen den beiden Localgleisen nebst einer diese und den Perron überdeckenden Halle und der erforderlichen Treppe. Es ist hierbei die Anlage eines neuen Viaductheils erforderlich geworden. Die neue Anlage ist nach den bisher im Betriebe gemachten Erfahrungen erheblich einfacher eingerichtet als die übrigen Haltestellen. Die Halle, welche sonst den ältern kleinen Stadtbahnhallen nachgebildet ist, erhält nur die Länge eines Stadtbahnzuges von 5 Wagen, rd. 50 m. Wartesäle entfallen gänzlich und die Räume für Publikum und Betrieb reduciren sich auf ein unteres Vestibül mit Billetverkauf und auf die auf dem Perron aufgestellte sog. Perronbude und eine kleine Bude zum Schutze des Publikums.

Der Ausbau der Station „Zoologischer Garten" bot im Wesentlichen keine Schwierigkeiten, da derselbe im ursprünglichen Project vorgesehen war. Der Haupteingang für Fernverkehr findet unter der Ueberführung Hardenbergstrasse statt, an welchem ein geräumiges Vestibül mit Billetschaltern und Gepäcktischen vorhanden ist. Man gelangt auf einem zwar geraden und übersichtlichen aber ziemlich langen Wege zu der Perrontreppe. Der Abgang und Zugang findet über dieselbe Treppe statt, die Ausgangsthüren liegen unmittelbar neben der Treppe nach dem Zoologischen Garten. Die neue Halle hat ganz die Construction derjenigen für die Localgleise erhalten, auch für die neue gemauerte Wand ist die Architectur der vorhandenen Hallenwand wieder benutzt. Für die Gepäck-Aufzüge ist mit Rücksicht auf

den zunächst voraussichtlich geringen Verkehr und die hohen Kosten einer derartigen Anlage von der Anwendung von Accumulatoren abgesehen und die städtische Wasserleitung zur directen Lieferung des Druckwassers benutzt worden.

Ihren Abschluss fand die Excursion auf dem Stadtbahnhof Westend. Derselbe hat in letzterer Zeit durch die Entwickelung des Stadtbahn-Verkehrs eine grössere Bedeutung gewonnen. Die Gleisanlage bietet ein Beispiel für eine grössere Gruppe von Gleiskreuzungen im Niveau; es werden nämlich die Gleise der Stadt- und Ringbahn, der Güter-Ringbahn und der Lehrter Bahn von den beiden aus dem Grunewald kommenden Gleisen derart durchschnitten, dass die erforderlichen Combinationen der einzelnen Bahnen unter einander durch Englische Weichen vermittelt sind. Die Stellung der Weichen und Signale wird von einem Signalthurm auf dem Personenbahnhof aus bewirkt, welcher, wie die auf dem benachbarten Güterbahnhof Westend vorhandenen Centralanlagen von einer Commando-Bude auf dem Personenbahnhof abhängig gemacht ist. Die letztere von Wellblech auf eisernem Unterbau über den Gleisen aufgeführt, enthält die sämmtlichen für die Betriebsleitung erforderlichen Block- und Sprechapparate. Das neue Stations-Gebäude unterscheidet sich in seiner reizvollen inneren und äusseren Gestaltung in erfreulicher Weise von den üblichen Bauwerken dieser Gattung. Dasselbe ist unter Zugrundelegung der von der Verwaltung aufgestellten Grundrisse in der Architectur von den Architecten Kayser und v. Grossheim entworfen und unter deren künstlerischem Beirath Seitens der Verwaltung ausgeführt.

Unterrichtscursus für die Candidaten des höhern Eisenbahn-, Post- und Telegraphen-Dienstes in Württemberg.

An der Königlichen technischen Hochschule in Stuttgart wird vom 1. October 1884 in der „Fachschule für allgemein bildende Fächer“ ein besonderer „Unterrichtscurs für die Candidaten des höheren Eisenbahn-, Post- und Telegraphen-Dienstes“ beginnen und es treten die Theilnehmer an diesem Curse mit sämmtlichen Rechten und Pflichten wie die übrigen Studirenden ein. Der Curs ist ein einjähriger und umfasst im Wintersemester:

1. Allgemeine Volkswirthschaft 3 Stunden (Finanzrath Dr. Schall); 2. Privatrecht und Civilprocess, Strafrecht und Strafverfahren 4 Stunden (Landgerichtsrath Hauff). (In diesem Vortrag wird eine systematische Darstellung des Privatrechts, des Strafrechts, sowie des Civil- und Strafprocesses unter eingehenderer Behandlung derjenigen Rechtsnormen und Rechtsgrundsätze gegeben, welche für den geschäftlichen Verkehr vorzugsweise von Erheblichkeit sind.)

3. Finanzwissenschaft und Finanzrecht 4 Stunden (Finanzrath Camerer), umfassend die Grundzüge der Finanzwissenschaft, des Württembergischen Finanzrechts, des Etats-, Cassen- und Rechnungswesens.

4. Eisenbahnkunde 2 Stunden (Baurath Gross). Dieser Vortrag setzt nur Kenntniss der elementaren Mathematik und der Physik voraus, beginnt mit dem Eisen und den Brennmaterialien, wendet sich sodann zu den Dampfmaschinen und den einfachen mechanischen Gesetzen und giebt eine Geschichte des Transportwesens bis zur Entstehung der Eisenbahnen. Nach dieser Einleitung folgt: Bahn, Wagen, Locomotive und andere mechanische Bahneinrichtungen. Im Sommersemester der Zugdienst, Signalwesen, Unterhaltung der Bahn und des rollenden Materials, sowie zum Schluss die Geschichte der technischen Entwickelung der Eisenbahnen.

5. Post- und Telegraphenkunde 2 Stunden (Postassessor Zluhan), verbunden mit einzelnen Uebungen. Den Beginn bildet die Entwickelungs-Geschichte und Statistik der Posten und Telegraphen, vornehmlich in Deutschland; sodann folgen: Herstellung und Unterhaltung der Postbetriebsmittel. Post- und Telegraphen-Ordnungen, Post- und Telegraphen-Verträge. Im Sommersemester Post- und Telegraphen-Betriebsdienst, einzelne Dienstanweisungen und Grundsätze des Taxwesens.

6. Im Sommersemester kommt sodann 4 Stunden specielle Volkswirthschafts-Lehre (Dr. Ernst Jäger), ferner 7. 3 Stunden Münzwesen, Communications- und Transportwesen (Schall) und 8. 4—5 Stunden Staats- und Verwaltungsrecht (Regierungsdirector v. Rüdinger) mit besonderer Berücksichtigung der reichs- und landesgesetzlichen Bestimmungen über das Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen, 3 Stunden Privatrecht etc., 2 Stunden Eisenbahnkunde, und 2 Stunden Post- und Telegraphenkunde.

Für die Eisenbahn-Referendare sind sämmtliche Fächer mit Ausnahme der Post- und Telegraphenkunde obligatorisch, für die Post-Referendare mit Ausnahme der Eisenbahnkunde.

Das Studien-Programm empfiehlt sodann an technischen Fächern insbesondere noch „Telegraphie- und Eisenbahn-Signalwesen“, sowie „allgemeine mechanische Technologie“.

Werrabahn.

Aus Thüringen wird dem „B. B. C.“ berichtet: Auch bezüglich der durch die Eröffnung der Bahnlinie (Erfurt-) Plaue-Ritschenhausen gegenüber der Werrabahn entstandenen Concurrenz, bewährt sich der wahre Satz, dass jede neue Verkehrserleichterung neuen Verkehr schafft. Der Einnahmeausfall auf der Werrabahn seit dem Beginne des regelmässigen Betriebes über die neue Staatsbahnlinie ist keineswegs ein so bedeutender, wie man bisher gefürchtet hat. Allerdings sind Transitsendungen von Bedeutung (Vieh, Holz, Kohlen etc.) weggefallen; indessen hat der neue Nachbau und der der Werrabahn nicht zu nehmende Transitverkehr neue Transporte gebracht, wie denn auch der Personenverkehr eine erhebliche Zunahme aufweist. Rechnet man hierzu die durch den Wegfall zweier Züge herbeigeführten Ausgabeersparnisse, so wird das laufende Quartal gegen das gleiche des Vorjahres, wenn nicht aussergewöhnliche Fälle eintreten, schwerlich ein bedeutendes Minus hinsichtlich des Reinertrags ergeben, und es darf bezüglich der folgenden Monate das Gleiche erwartet werden.

Eisenbahn Stralsund-Rostock.

Wie demselben Blatt aus Schwerin berichtet wird, ist die Angelegenheit des Baues einer Eisenbahn von Stralsund nach Rostock neuerdings bei den Mecklenburgischen Behörden zur Verhandlung gekommen und wird eine Vorlage für den Landtag wegen Gewährung einer Landeshilfe für diesen Bau vorbereitet. Man hat sich diesseits entschlossen, den Vorschlägen Preussens für den Bau einer Bahn entgegen zu kommen, und dürfte demnächst die Erledigung dieser Angelegenheit zu erwarten sein. Das Rostocker Gebiet für den Bahnbau wird ohne Entschädigung abgetreten.

Vereinigung von Güterexpeditionen der Preuss. Staatsbahnen.

Am 1. August d. Js. ist der Güterexpeditionsdienst der Güterexpeditionen Neuss B. M. und Neuss Rh. vereinigt worden und wird nunmehr der bis dahin für beide Dienststellen getrennt geführte gesammte Expeditionsdienst von einer Stelle unter der Firma „Güterexpediton Neuss“ allein besorgt.

Ebenso ist vom 1. September ab die Güterexpedition der vormaligen Oels-Gnesener Eisenbahn mit der Güterexpedition Oels der Linie Breslau-Dzieditz vereinigt worden (siehe Bekanntmachung S. 907). Dieses Zusammenlegen der Güterexpeditionen an einem Ort zur Vereinfachung des Güterdienstes ist durch die Verstaatlichungen Preussischer Privatbahnen ermöglicht worden.

Stempelpflichtige Einfuhr-Erlaubnissscheine.

Zufolge neuer Bestimmung sind neben den früher schon für stempelpflichtig erklärten Erlaubnissscheinen zum steuerfreien Bezuge von denaturirtem Salz und Branntwein noch folgende von den Hauptzoll- und Hauptsteuer-Aemtern auszustellende Erlaubnissscheine als stempelpflichtig zu betrachten: 1. zur zollfreien Einfuhr von rohen Geweben für Schmirgelleinen- und Schmirgeltuch-Fabriken. (Anmerkung 3 zu No. 2 d des Zolltarifs). 2. zur Einfuhr mit Zollermässigung von schmiedbarem Eisen in Stäben etc. für Kratzenfabriken. (Anmerkung 2 zu No. 6 b des Zolltarifs). 3. zur zollfreien Einfuhr von Kautschuck-Drucktüchern für Fabriken und von künstlichem Kratzenleder für Kratzenfabriken. (Anmerkung 1 zu No. 17 e des Zolltarifs). 4. zur zollfreien Einfuhr von Gewürzen zur Darstellung ätherischer Oele. (Anmerkung zu No. 25 i des Zolltarifs). 5. zur Einfuhr von künstlichen Düngungsmitteln und Düngesalz. (Anmerkung zu No. 1 b des Zolltarifs). 6. zur Einfuhr von Petroleum unter Verwendungscontrole. (Aenderung des amtlichen Waarenverzeichnisses zum Zolltarif No. 63, Anmerkung zu a Ziffer 1). 7. zur Verwendung von Kirsch- und Weichselblättern zur Tabacksfabrikation. (Bekanntmachung vom 15. December 1879) und 8. für Bewohner der Zollausschlüsse (Hamburg, Bremen u. s. w.), welche zum Zwecke des vorübergehenden Gebrauchs während ihres Sommeraufenthalts auf dem Lande Hausgeräthe etc. zollfrei ein- und demnächst wieder ausführen. — Die vorstehend aufgezählten Schriftstücke sind nicht stempelpflichtig, wenn der hierbei in Betracht kommende Zoll- oder Steuerbetrag die Summe von 150 ℳ. nicht erreicht, sie sollen jedoch principiell für stempelpflichtig erachtet werden, wenn nicht im Voraus feststeht, dass der Zoll- oder Steuerbetrag unter 150 ℳ. bleibt.

Flensburg-Glücksburg-Gelting-Kappeln.

Der Kreistag des Kreises Flensburg hat, wie die „Zeitschr. für Transportwesen“ schreibt, mit allen gegen 3 Stimmen den Bau der Spurbahn Flensburg-Glücksburg-Gelting-Kappeln endgiltig genehmigt, und zwar mit den Seitens des Ministeriums gestellten Bedingungen; die wesentlichste der letzteren ist, dass eine grössere Beschaffung von Locomotiven und Wagen stattfindet, als vorgesehen war; die übrigen beziehen sich auf die Lage des Bahnhofes, Steigung der Bahn etc. und sind von geringem Belange. Das Baucapital erhöht sich in Folge dieser Bedingungen von 1 100 000 Mark auf 1 230 000 ℳ., was gleichzeitig genehmigt wurde. Von Interesse ist noch, dass Seitens des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten es nunmehr dem Kreise freigestellt ist, den Betrieb der Bahn entweder zu verpachten, oder aber ihn unter Anstellung eines eigenen verantwortlichen Betriebsdirectors selbst zu behalten. Der Bau der Bahn wird nunmehr unverzüglich begonnen und die erforderlichen Submissionen baldigst ausgeschrieben werden.

Königsberg-Cranz.

Nach Constituirung der Gesellschaft (siehe No. 65) sind in den Vorstand gewählt worden die Herren: Kaufmann Oltersdorff und Regierungs-Baumeister Castner in Königsberg, und in den Aufsichtsrath die Herren: Kammerherr v. Batocki-Bledau (Vorsitzender), Rittergutsbesitzer Conrad in Königsberg (stellvertretender Vorsitzender), Hauptmann Pauly-Carben, Kaufmann Otto Schimmelpfennig in Königsberg, sowie die Bankdirectoren Weill und Parrisius, beide in Berlin. Es geht aus diesen Personalien die Betheiligung der Deutschen Genossenschaftsbank an dem Unternehmen hervor.

Oberröblingen-Querfurt.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. hat den am Mitteldeutschen Verbande betheiligten Verwaltungen mitgetheilt, dass die Zweiglinie Oberröblingen-Querfurt der Halle-Casseler Bahn am 1. October d. J. dem Betriebe übergeben werden soll. Ausser für die Endstation Querfurt ist für die bedeutenderen Zwischenstationen Schraplau und Obhausen die Aufnahme in den Mitteldeutschen Verband beantragt worden, welche als genehmigt gilt, wenn bis zum 1. d. Mts. eine widersprechende Erklärung seitens der betheiligten Verwaltungen nicht eingegangen ist. Die Entfernungen ab Oberröblingen betragen nach Schraplau 4,1 km, nach Obhausen 11,9 km und nach Querfurt 15,2 km, für welche resp. 5,12 und 16 Tarifkilometer angenommen werden. Die Instradirung ist dieselbe wie bei Oberröblingen.

Heidersdorf-Nimptsch.

Die landespolizeiliche Abnahme der Secundärbahn-Neubaustrecke Heidersdorf-Nimptsch erfolgt am 4. September. Die Eröffnung des Verkehrs auf dieser Strecke steht für den Monat October in sicherer Aussicht.

Altona-Kaltenkirchen.

Die landespolizeiliche Abnahme der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn fand statt. Als Vertreter des Eisenbahn-Commissariats fungirte der Vorsitzende desselben, Geh. Regierungsrath Bensen aus Berlin. Ausserdem wohnten dem Akte bei: Mitglieder der Königlichen Regierung in Schleswig, der Landesdirector, sowie der Geheime Regierungsrath Tellkampf von der Königlichen Eisenbahndirection Altona.

Eisenbahn Fulda-Gersfeld.

Die Aussichten für baldige Ausführung dieser Linie sollen, wie der „Frankf. Ztg." geschrieben wird, nahe gerückt sein. Gegenwärtig liegen die Pläne der Preussischen Regierung vor. Die Baukosten sind auf 2 Millionen Mark für eine Normal-, 1½ Millionen Mark für eine Secundärbahn veranschlagt. Die Bahn zweigt sich von Bronnzell von der Bebra-Frankfurter Bahn ab und geht im Thale der Fulda nach Rönshausen und weiter nach Lütter und Memlos. Bei Schmalnau überschreitet sie das Flüsschen gleichen Namens und führt von hier aus am linken Ufer der Fulda entlang über Hettenhausen nach Gersfeld. Die höchste Steigung ist 1 : 75 resp. 1 : 55. Halteplätze mit Güter- und Personenverkehr werden errichtet in Bronnzell, Eichenzell, Welkers, Lütter, Ried, Altenfeld, Bahnhöfe in Memlos, Weibers, Hettenhausen, Schmalnau und Gersfeld.

Thüringische Bahn.

Die Königliche Direction macht abermals bekannt, dass sie ermächtigt worden ist, den nach den ersten Bekanntmachungen nur bis 1. April 1884 gestatteten Umtausch der Actien Lit. B. Serie A. noch bis auf Weiteres vorzunehmen.

Der Umtausch von Thüringischen Actien Lit. A. wird ab 1. October 1884 stattfinden. Derselbe findet statt bei der Hauptcasse der Königlichen Direction Erfurt und bei der Betriebscasse in Berlin, Ascanischer Platz 5. An letzterer Stelle erfolgt der Umtausch nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach Einlieferung der Actien. — Die bei dem Umtausch überschiessenden Consolsbeträge werden in baar ausgeglichen, wobei Consols 1 pCt. unter Cours berechnet werden. Für diese Baarbeträge werden ausserdem noch 4 pCt. Zinsen ab 1 Juli 1884 vergütet. Die für den Umtausch erlassene Frist ist auf ein Jahr bemessen.

Oels-Gnesen.

Die Königliche Eisenbahndirection in Breslau fordert die Actionäre auf, ihre Actien und Stammprioritätsactien gegen Consols umzutauschen. Der Umtausch erfolgt vom 1. October ab auf ein Jahr bei der Hauptcasse in Breslau oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse in Berlin, Leipziger Platz 71, bei Letzterer indess erst einige Tage nach Einreichung der Actien. Es werden gewährt für je zwei Stammactien à 300 *M.* 4 pCt. Consols zum Nennwerth von 150 *M.*, für je eine Prioritäts-Stammactie à 600 *M.* 4 pCt. Consols im Nennwerth von 450 *M.* Die Consols sind mit Zinsscheinen ab 1. Januar versehen. Bis auf Weiteres ist die Staatsregierung bereit, auch eine nicht durch zwei theilbare Anzahl von Stammactien zu convertiren, wobei dann die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung bewirkt wird. Consols werden dabei 1 pCt. unter Tagescours berechnet und 4 pCt. Zinsen ab 1. Januar für den Baarbetrag vergütet.

Münster-Enschede.

Die ausserordentliche Generalversammlung, in welcher über die Seitens der Regierung gemachte Verstaatlichungsofferte Beschluss gefasst werden soll, wird soeben auf den 26. September c. einberufen. Gleichzeitig soll in dieser Versammlung über die in dem Verstaatlichungsvertrage vorgesehene Auflösung der Gesellschaft und die durch den Vertrag herbeigeführte Statutenänderung beschlossen und die Wahl der Commissarien zur Vollziehung des mit der Staatsregierung abzuschliessenden Vertrages vorgenommen werden. Nach §§ 24 und 28 des Gesellschaftsstatuts muss die Abstimmung über Auflösung der Gesellschaft und Verkauf der Bahn schriftlich erfolgen und sind die gefassten Beschlüsse nur dann verbindlich für die Gesellschaft, wenn sich eine Majorität von zwei Dritttheilen der abgegebenen Stimmen, oder eine Majorität, die mehr als die Hälfte des Gesellschaftscapitals repräsentirt, für den desfallsigen Antrag erklärt hat. Bei der Zwangslage, in welcher sich die Gesellschaft dem Staat gegenüber befindet (bekanntlich kann die Regierung vom Jahre 1886 die Uebertragung der Bahn ohne jede Entschädigung an die Actionäre verlangen), dürfte sich gewiss eine Majorität von ²/₃ der in der Versammlung vertretenen Stimmen für die Annahme der Regierungsofferte erklären.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Massregeln gegen die Cholera. Die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahn verweigert bis auf Weiteres die Annahme von Kleidungsstücken jeder Art, Effecten, Lumpen, Hadern, Bettzeug etc., selbst wenn dieselben von einem Ursprungszeugniss der Ortsbehörde und Beglaubigung eines Italienischen Consulates begleitet sind; der Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nach Spezzia ist bis auf Weiteres aufgehoben.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 4877 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 4906 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Uebergang von Lenkachsenwagen auf die Linien der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatseisenbahnen (abgesandt vom 30. v. Mts.).

No. 4949 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neueröffneter Strecken (Grybów-Zagórz und Schwarza-Blankenburg i. Th.) zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4953 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Eröffnung der Jagd in Belgien (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4962 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereinigung des Güterexpeditionsdienstes auf Station Oels der ehemaligen Rechte-Oder-Ufer- und Oels-Gnesener Eisenbahn, woselbst der Stations- und Cassendienst bereits früher vereinigt worden ist, und Unterstellung der Leitung des gemeinschaftlichen Dienstes unter das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Breslau (Breslau-Dzieditz) (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4976 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Ueberweisung der Frage, ob die Aufnahme der nur dem Personenverkehre dienenden Haltestellen in die Vereins-Kilometerzeiger entbehrt werden kann, zur endgültigen Entscheidung (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4982 vom 30. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Maassregeln gegen die Cholera (abgesandt am 1. d. Mts.).

Niederländische Rheinbahn.

Laut des Jahresberichts, welcher der am 30. Juni d. J. in Utrecht abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung vorgelegt wurde, gestalteten sich die Betriebsergebnisse im Jahre 1883/84 folgendermassen:

	Verkehr		Einnahmen	
	1883/84 Anzahl	1882/83 Anzahl	1883/84 fl.	1882/83 fl.
Personen	3 457 997	3 190 762	3 258 174	3 009 909
Tonnen Frachtgüter	938 953	941 903	1 647 483	1 858 467
„ Bestellgüter	18 463	18 758	336 273	337 968
„ Vieh	36 893	35 395	89 843	96 220
Verschiedenes		—	339 641	314 859
Summa			5 671 414	5 617 423
pro Zugkilometer			2,01	2,16⁵

Es geht aus diesen Ziffern hervor, dass im Etatsjahre 1883/84 53 991 fl. mehr vereinnahmt wurden als im Vorjahre. In diesen Einnahmen sind diejenigen der gepachteten Linie Leiden-Woerden nicht mit einbegriffen, wohl aber die Einnahmen der Dampftramways Haag-Scheveningen und Wageningen-Ede.

Die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen 248 265 fl. mehr als im Vorjahre und die Anzahl der Reisenden 267 235. Auf der Trambahn Haag-Scheveningen wurden 586 219 Personen befördert für 71 597 fl. gegen 607 090 Per-

sonen für 74 500 fl. in 1882/83 und auf der Trambahn Wageningen-Ede 102 969 Personen für 22 385 fl. gegen 104 760 Personen für 22 426 fl. in 1882/83. Lässt man also die beiden Dampftrambahnen ausser Rechnung, so vermehrte sich für die Hauptbahnen die Anzahl der Reisenden um 289 897 und die Einnahme um 251 208 fl., welches günstige Verhältniss grossentheils der im Jahre 1883 in Amsterdam abgehaltenen Weltausstellung zuzuschreiben ist.

Für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern wurden im Binnenverkehr 22 161 fl. und im directen Verkehr 188 823 fl. weniger eingenommen als in 1882/83. Die Einnahmen aus dem Bestellgüterverkehr (Packetbeförderung) betrugen 1 695 fl. weniger als im Vorjahre.

An den Gesammteinnahmen war betheiligt die Linie Gouda-Haag mit 367 444 fl. gegen 354 076 in 1882/83; die Linie Breukelen-Harmelen mit 113 743 fl. gegen 88 431 fl. in 1882/83; die Dampftramway Haag-Scheveningen mit 74 831 fl. gegen 77 153 fl. in 1882/83 und die Dampftrambahn Wageningen-Ede mit 28 553 fl. gegen 28 144 fl. in 1882/83.

Die Ausgaben (die Betriebskosten der Linie Leiden-Woerden nicht mit einbegriffen) vermehrten sich um 97 150 fl. Dieselben betrugen in Procent der Einnahmen in 1883/84 45,37, in 1882/83 44,08, pro Zugkilometer 0,91 fl. gegen 0,95 fl.

An diesen Ausgaben waren die Linien Gouda-Haag mit 166 720 fl., Breukelen-Harmelen mit 51 608 fl., Haag-Scheveningen mit 33 953 fl. und Wageningen-Ede mit 12 955 fl. betheiligt.

Als Reingewinn ergiebt sich ein Betrag von 3 098 132 fl. gegen 3 141 291 fl. in 1882/83; hierzu Uebertrag des vorigen Jahres 2 067 fl., zusammen 3 100 199 fl. Von diesem Betrage entfallen 1 171 115 fl. auf Verzinsung von Obligationen etc., so dass nur ein effectiver Ueberschuss von 1 929 084 fl. verbleibt gegen 1 987 416 fl. in 1882/83.

Es wurde im Ganzen pro 1883/84 eine Dividende von 14,60 fl. pro Actie à 240 fl., von 5,84 fl. pro Actie à 96 fl. und von 2,19 fl. pro Actie à 36 fl. oder 6 1/12 pCt. ausgezahlt gegen 6,25 pCt. in 1882/83, 7,2 pCt. in 1881/82 und 7,54 pCt. in 1880/81.

Für die Linie Leiden-Woerden ergiebt sich ein Reinertrag von 64 992 fl. gegen 28 360 fl. im Vorjahre.

Die Baurechnung der Rheinbahn beträgt 28 689 543 fl. und die Beschaffungskosten des Fahrmaterials 8 014 161 fl.

Aus Italien.

Eröffnung der Zweigbahn Teramo-Giulianova.

Am 15. Juli cr. wurde die Zweigbahn Teramo-Giulianova in der Länge von 25,5 km dem Betriebe übergeben; die Ausgangsstation Giulianova ist als gemeinsam mit der Südbahn (deren nächste Station Giulia) und als Uebergangsstation anzusehen. Die weiteren Stationen Mosciano, Notaresco, Bellante-Ripattone, Castellazzo-Canzano und Teramo sind vorläufig nur für Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eröffnet.

Amerikanische Correspondenz.

Billetfälschungen.

Drei Männer, der eine Billetexpedient auf der Newyorker Hochbahn, ein zweiter, der früher das gleiche Amt hatte, und der dritte, Lithograph, wurden kürzlich in Newyork verhaftet infolge der Anschuldigung, durch gefälschte Billets die Manhattan Elevated Compagnie betrogen zu haben. Es scheint, dass von ihnen Einrichtungen gemacht sind, derartige Billets zu drucken und zu verwenden im Betrage von 100 000 D., und es wird erzählt, dass verschiedene andere Billetbeamten im Verdacht stehen, an der Betrügerei betheiligt zu sein. Das Vorkommen gefälschter Billets hatte man schon seit einiger Zeit vermuthet, aber es ist schwer, die Thäter zu ermitteln. Einer derselben hat sich zu einem vollen Geständniss erboten.

Eisenbahn-Veteranen.

Nach dem Buffalo „Express" vollendete Benjamin Pfeiffer Anfangs Juli cr. sein 36. Dienstjahr als Zugführer auf der Newyorker Centralbahn. Diese ganze Zeit über hat er Dienst gehabt zwischen Buffalo und Suspension Bridge. Er geniesst einer weit verbreiteten Popularität.

Ferner schreibt der Albany „Argus": Der alte Locomotivführer auf der Centralbahn, bekannt unter dem Eisenbahnpersonal als „Onkel Rube Allen", vollendet in einigen Tagen sein 40. Jahr als Personenzug-Locomotivführer und wird sich dann voraussichtlich vom Dienst zurückziehen. Während der 40 Jahre hat er nie einen Unfall gehabt und weder einem Passagier noch einem Bediensteten den Tod verursacht. (Railr. Gaz.)

Bijouterie-Musterkoffer.

Der von dem Eisenbahnverband von Chicago über die Frage des Transports von derartigen Koffern in den Gepäckwagen zum Berichterstatter ernannte General-Passagieragent Hanson der Illinois Centralbahn hat an alle Generalagenten der betheiligten Bahnen einen Bericht gesandt, in welchem er u. A. sagt: Chicago sendet ungefähr 100 Handlungsreisende aus mit ebenso vielen Koffern, jeder im Durchschnittswerth von 6 500 D. Manche davon erreichen einen Werth von 10—15 000, ja bis 20 000 D. Da wir nach der Auskunft unseres Anwalts uns der Haftpflicht für die Folgen von Nachlässigkeit und Sorglosigkeit unserer Angestellten nicht entziehen können, so ist meines Erachtens die Gefahr für die Bahnen eine zu grosse. Ich habe daher entschieden, dass Bijouterie-Musterkoffer fernerhin als Gepäck auf unserer Bahn nicht mehr angenommen werden dürfen, vielmehr den betreffenden Passagieren zu überlassen ist, dieselben den Expressgesellschaften zu übergeben. Ein Comité des Chicagoer Juweliervereins hat gegen diese meine Anordnung Protest bei mir eingelegt unter dem Hinweis darauf, dass unsere Bahn die einzige so verfahrende sei.

Ich lade Sie daher ein, diese Frage bis zur nächsten Versammlung des Verbandes in Erwägung zu ziehen, damit auf derselben über die Zweckmässigkeit des Erlasses einer gleichen Vorschrift für alle Bahnen verhandelt und beschlossen werden kann. („Chicago-Intr.-Ocean.")

Fusion von Telegraphenlinien.

Nach der Newyorker „Times" hat eine Fusion der Baltimore & Ohio, der Bankers & Merchants und der Postal-Telegraphengesellschaften stattgefunden, welche, mit dem 1. August cr. beginnend, auf die Dauer von 25 Jahren abgeschlossen ist. Die vereinigten Linien haben eine Länge von 16 000 Miles (25 760 km) mit einer Drahtlänge von 120 000 Miles (193 200 km); sie verbinden alle grösseren Städte östlich vom Missouri, südlich bis Galveston, Texas und haben etwa 80 pCt. des Telegraphenverkehrs des ganzen Landes in Händen. Die Gemeinschaft besitzt 4 Linien zwischen Newyork und Boston mit Zweiglinien nach Newport und Fall River, 4 Linien von Newyork nach Philadelphia, Baltimore und Washington, 5 Linien nach Chicago u. s. w., ferner in verschiedenen grossen Städten Telephonnetze.

Es ist vereinbart worden, dass jede einzelne Gesellschaft ihre besondere Organisation behält und nur die Ausführung des Betriebes gemeinsam erfolgt; ferner sind Verabredungen getroffen wegen der erforderlich werdenden Erweiterungen und Verbesserungen.

Binnen Kurzem wird der Vereinigung noch die Gulf, Colorado und Santa Fe Eisenbahn beitreten, welche bisher das öffentliche Telegraphengeschäft in Concurrenz gegen die Western Union Telegraphengesellschaft in Händen gehabt hat.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XIX.

Der vorgestrige Tag, 8. August 1884, war sehr schön; ich hatte in dem unteren Theile der Stadt Geschäfte und gelangte auch in das neue, riesige, für Geschäftsbureaus eingerichtete Gebäude des bekannten Mitbegründers des ersten betriebsfähigen atlantischen Cabels und der Hochbahnen Newyorks, Cyrus Field.

Broadway endigt südlich mit einem Platze, Bowling-Green genannt, an welchem unter Anderem das Deutsche General-Consulatsgebäude, in welchem sich auch die Agentur des Norddeutschen Lloyd befindet, gelegen ist. Die südwestliche Ecke des Broadway, respective von Bowling-Green, nimmt das Field'sche Prachtgebäude ein, welches bis Greenwich-Street, parallel dem Broadway, hinüber reicht. Noch vor zwei Jahren stand an dieser Ecke ein kleines Gebäude mit der Ueberschrift: „Washington's Headquarters". Die Südfront des Field'schen Hauses grenzt unmittelbar an die Batterie.

In diesem Hause hatte ich zu thun und liess mich mittelst eines der beiden Elevatoren in das siebente Stockwerk emporheben. Mein Geschäftsfreund lud mich sofort ein, mit auf das Dach zu kommen, da soeben die Schiffe, welche der Greely'schen Polar-Expedition zu Hülfe geeilt waren, einliefen. Wir stiegen zwei Treppen höher und befanden uns auf einem flachen Dache, welches gegen die Batterie zu balconartig gebaut ist. Die Aussicht von diesem Dache ist prachtvoll, schöner wie von der grossen Brooklyn-Bridge. Die ganze Bay lag im herrlichsten Glanze vor unseren Augen, Governor-Island, Bedloe-Island, Ellis-Island scheinbar dicht unter uns — die Bay wimmelte, wie gewöhnlich, von Fahrzeugen aller Art, und langsam fuhren die drei schwarzen Arktischen Dampfer Thetis, Bear und Alert, einer hinter dem anderen, Flaggen auf Halbmast, die Bay herauf. Vom Fort Columbus auf Governos-Island krachte Kanonenschuss auf Kanonenschuss, während die drei Schiffe langsam defilirten; sie machten, wo der Northriver mündet, eine Schwenkung nach Bedloe-Island zu und legten sich dort vor Anker. Die Flaggen auf Halbmast und der Kanonendonner galten den Todten, welche man nebst den sechs lebendig zurückkehrenden Expeditionsmitgliedern vom hohen Norden brachte. Die Ueberlebenden blieben in den kühleren Neu-England-Staaten, da es für sie jetzt hier zu heiss wäre, die Todten lud man eben auf einen kleinen Dampfer, um ihnen auf Governors-Island militairische Ehren zu erweisen. Drei in Deutschland geborene Deutsche befinden sich unter den Todten! Ihre Namen sind: Joseph Ellison, Charles B. Henry und Roderich H. Schneider.

Welche Erwartungen hatte man einst an die Auffindung der nordwestlichen Durchfahrt geknüpft — welch' ungeheuren Opfer kostete es, bis man zu der Ueberzeugung kam, die allerdings vorhandene nördliche Verbindung des stillen und atlantischen Oceanes sei für den Handel vollkommen unbrauchbar.

Die Beobachtungen der Mitglieder der Circumpolarstationen werden jedenfalls interessante Aufschlüsse geben, wenn sie zusammengestellt sind, aber theuer erkauft sind diese Notizen.

Gestern war ich auf Coney-Island, und kann nun berichten, was man in neuester Zeit daselbst geleistet hat.

Den Dampfbooten der Iron-Steamboat-Company stehen zwei grosse eiserne piers in Brighton-Beach zur Verfügung, und sie legen alternirend am alten oder neuen pier an. Die piers ragen gegen 1 000 Fuss in den Ocean hinein. Das Boot, mit welchem ich hinaus fuhr, legte am westlichen neuen pier an. Derselbe ist sehr breit und selbstverständlich oben gedeckt. Auf solchen piers findet man Alles, was man in den bester Restaurants bekommt, ja, noch mehr — Seebänder und am äussersten Ende stets echte Seeluft, denn selbst zur Zeit der Ebbe steht etwa der halbe pier noch im Wasser.

Fast vom äussersten Ende des neuen piers an hat man längs der Westseite desselben auf den Dielen, wo man hin und her geht, wohl gegen den Regen geschützt, eine elektrische Eisenbahn gebaut, System Daft. Es ist jene Eisenbahn, welche bereits in diesem Winter geplant wurde, wie ich auch s. Z. mittheilte.

Die Bahn ist, nach dem Berichte eines Fachblattes, 780 Fuss lang und hat 2 Fuss Spurweite. Der Motor, „Pacinotti" genannt, soll 450 Pfund wiegen, und im Stande sein, 3—4 Pferdekräfte zu entwickeln, während die Strom gebende Dynamomaschine 650 Pfund wiegen und 6 Pferdekräfte liefern soll. Die Dampfmaschine arbeitet mit 8 Pferdekräften.

Die Bahn ist in fast idealer Weise isolirt: Sie ist Hochbahn auf trockenen Brettern, unter einem soliden Schutzdache — mehr kann man nicht verlangen. Zwei Waggons mit gartenbankartigen doppelten Sitzreihen, wie auf solchen kurzen Bahnen üblich, sind vorhanden, und nach Erlegung von 5 Cents bestieg ich einen derselben. Die Reise, 780 Fuss gegen den Nordpol zu, ging glatt von Statten, und da beide Wagen voll besetzt waren, arbeitete der Motor mit ganzer Kraft. 40 Personen haben bequem Platz, es sollen aber bereits fünfzig befördert worden sein. 40 Personen, Motor und 2 Wagen wiegen zusammen etwa 4 t.

Eine zweite neue Sehenswürdigkeit des Newyorker Wurstelpraters ist der unweit vom pier befindliche, doch noch nicht ganz fertig gestellte Riesen-Elephant. Bereits in beträchtlicher Entfernung vom Meere aus erblickt man das hölzerne 122 Fuss hohe Holzbauwerk. Der Elephant ist in Etagen getheilt und soll ein Bazar werden.

Der Kornak sitzt noch nicht auf dem Halse und die Ohren lagen gestern noch unten auf dem Podium.

Diesen Elephanten nennt man das 8. Weltwunder; die bereits auf dem Wege von Paris nach Newyork befindliche, für Bedloe-Island bestimmte Statue der „Liberty enlighting the World" von Bartholdi ebenfalls; so bleibt nur übrig, die Liberty mit 8 a, den Elephanten mit 8 b zu bezeichnen.

Vor wenigen Tagen legte man während eines strömenden Regens den Grundstein zum Mauerwerke der Liberty; der unterste Theil ist aus Beton und soll aus dem grössten Monolithe bestehen, welcher je hergestellt worden ist.

Eine Fahrt auf der Coney-Island Hochbahn brachte mich, beim Rennplatze vorbei, an die Grenze von Manhattan-Beach. Die Hochbahn ist durchaus von Holz und hat sehr leichte Schienen. Einige Curven sind ungemein scharf und da die kleinen netten Villen, an welchen man vorbei fährt, tief unten liegen, wünscht man, die Construction möge doch von Eisen sein. Selbstredend halten die kleinen Locomotiven lebhaftes Tempo ein.*)

Vom östlichen Terminus der Hochbahn aus führt der Weg zwischen Hotels und Badehäusern durch am Ocean hin zur Marinebahn.

Diese Bahn ist zur Zeit bis auf kurze Strecken an beiden Terminis durchaus Hochbahn geworden — vorigen Winter zerstörten sie die Wogen, wie jeden Winter, gestern schossen die „breakers" zischend unter dem „trestle-work" hindurch. Es hatte den Tag über etwas scharf geweht, die Fluth stieg und mit jenem unbeschreiblich erhabenen Donnern brachen sich die Sturzwellen, oft gegen eine halbe Englische Meile lang, dicht an der Bahn und dort, wo die Promenaden oder Bäder befindlich sind. (Die Marinebahn ist nämlich nicht annähernd eine halbe Englische Meile lang.) Der weisse Gischt fuhr nun zischend unter den Waggons durch — die Fahrt ist 5 Cents werth!

Gebadet wurde wenig, in Manhattan-Beach sah ich gar Niemand im Wasser.

Ein geräumiges Segelboot fuhr langsam am Ufer auf und ab — ich glaubte, es sei ein Rettungsboot für den Fall, dass ein Badender sinken sollte. Auf das Bugspriet-Segel war ein grosser Ochse gemalt und auf dem Hauptsegel stand vorn und hinten in Riesenlettern: „Smoke Blackwell's Durham Tobacco and Cigarettes".

Gestern war „sailing day", sieben Steamer fuhren nach Europa ab, und da sie erst Nachmittags über die Barre konnten, sah ich etwa fünf davon nach Nord-Ost steuern.

P. S. vom 11. August 1884. Ich kann am vorigen Sonnabend Coney-Island kaum verlassen gehabt haben, als von der dortigen Hochbahn eine Locomotive herabstürzte. Der angehängte Waggon blieb auf den Schienen, der Führer wurde schwer beschädigt. Eine Achse der Locomotive war gebrochen.

Gestern, am 10. August, hatten wir hier ein bedeutendes Erdbeben, man spürte es von Washington bis fast an die Canadische Grenze. Es fand 2 Uhr 7 Minuten Nachmittags statt und die Dielen meines Zimmers vibrirten sehr bemerklich vertikal. Es soll nicht viel Schaden angerichtet worden sein.

*) Siehe Postscriptum vom 11. August.

Präjudizien.

v. Oe. Die Zinscoupons-Processe Deutscher Inhaber von Oesterreichischen Eisenbahn-Obligationen, welche auf Thaler- bezl. Süddeutsche Gulden-Währung lautend, nach der Einführung der Reichsgoldwährung von den Eisenbahn-Gesellschaften in minderwerthiger Oesterreichischer Währung ausgezahlt wurden, auf weitere Auszahlungen in Deutscher Reichswährung, welche zu Gunsten der Obligationen-Inhaber entschieden worden sind, haben eine Fortsetzung in den Processen auf Zahlung des Nominalbetrages für ausgelooste Obligationen in der Reichsgoldwährung erhalten. Ein derartiger Process der Firma F. Baschwitz zu Berlin wider die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Wien, in welchem es sich um Zahlung des Nominalbetrages für ausgelooste 72 Schuldverschreibungen der Ferdinands-Nordbahn nach dem Normalbetrage der auf dem Mantel der Schuldverschreibungen angegebenen Thaler-Währung bezl. Deutschen Reichsgoldwährung handelt, während die Bahn den Normalbetrag nur in Oesterreichischer Währung zahlen wollte, ist zu Gunsten der klägerischen Handlung Baschwitz kürzlich entschieden worden. Die Ferdinands-Nordbahn hatte unter Anderem geltend gemacht, dass auf die fraglichen Schuldverschreibungen vor ihrer Ausloosung die neue Zinscouponserie mit verändertem Inhalte, wonach deren Betrag nur auf Oesterreichische Silberwährung lautete, ausgegeben und vom Erhebungsberechtigten genommen worden war, und es Klägerin selbst gewesen sein sollte, welche auf diese neuen Zinscoupons am 1. Mai 1883 die fälligen Zinsen erhoben hätte. Dieser Einwand ist jedoch für unerheblich erachtet worden. „Selbst wenn der Inhalt der ursprünglich ausgegebenen Zinscoupons und das in Betreff ihrer Bezahlung in dem Text der Schuldverschreibungen Gesagte für die Auslegung des für die Einlösung der Schuldverschreibungen Geltenden wesentlich wäre, so würde doch das im Wege der Auslegung gewonnene Ergebniss in Betreff des Umfangs und Inhalts des Gläubigerrechts aus den Schuldverschreibungen selbst nicht dadurch eine Veränderung erleiden können, dass später Zinscoupons beschränkteren Inhalts ausgegeben und genommen worden sind. Ebensowenig haben die Gläubiger auf die in Betreff des Capitals erworbenen Rechte dadurch verzichtet, dass sie sich eine Einschränkung derselben in Bezug auf die Zinsen, falls solche in der Annahme von Zinscoupons beschränkteren Inhalts zu finden wäre, gefallen liessen, selbst wenn anzunehmen wäre, dass die Verbriefung jener Rechte wesentlich mit auf dem Inhalte der alten Zinscoupons beruhte. Die alten Zinscoupons musste der Gläubiger in jedem Falle, sobald er Zinsen erhob, herausgeben. Die Thatsache, dass die ursprüngliche Zinscouponsserie einen bestimmten Inhalt gehabt habe, liess sich aber, wenn es für den Gläubiger wegen des Umfangs der Capitalforderung darauf ankam, auch in anderer Weise klarstellen. Wie bereits ausgeführt, enthalten aber die alten Zinscoupons nichts Anderes, als was sich für die Schuldverschreibungen selbst aus deren Mantel und Text ergiebt. (Erk. des I. Civilsen. des Reichsgerichts vom 28. Juni 1884; Rep. 176/84.)

Miscellen.

Wie man in Deutschland im Jahre 1838 über die Bedeutung der Eisenbahnen dachte.

Ein Ausspruch unseres berühmten, kürzlich verstorbenen Historikers Droysen, welcher sich in dessen im Jahre 1838 erschienener Uebersetzung „Des Aristophanes Werke" (Dritter Theil S. 313, Einleitung zu den Ekklesiazusen) findet, giebt ein Zeugniss von den Anschauungen, welche selbst in den höchstgebildeten Kreisen unseres Vaterlandes über die Bedeutung der Eisenbahnen noch zu einer Zeit verbreitet waren, wo bereits Nürnberg-Fürth und das erste Stück der Leipzig-Dresdener Bahn in Betrieb gesetzt war und die Eröffnung der Berlin-Potsdamer, der Leipzig-Dresdener, der ersten Strecke der Magdeburg-Leipziger, der Braunschweig-Wolfenbütteler, der Taunusbahn etc. unmittelbar bevorstand. Droysen schreibt:

„Wie lebhaft dergleichen Ideen die Gegenwart bewegen, oft ohne wesentliche praktische Folgen zu hinterlassen, davon

giebt ja unsere Zeit die reichlichsten Beispiele; fast jedes Jahr bringt eine neue derartige Modeidee zum Vorschein: Emancipation der Weiber, Eisenbahnen, das junge Deutschland u. s. w. verdrängen einander nach kurzer Alleinherrschaft."

Es ist das ein treffender Beleg für die Behauptung v. d. Leyen's in der Einleitung zu dessen aus officiellen Quellen geschöpfter Geschichte der Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (Archiv für Eisenbahnwesen von 1880 Heft 5): „Es war um jene Zeit nur wenigen hervorragenden Geistern (wie Friedrich List) beschieden, die ganze umfassende wirthschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen, wie wir sie heute vor Augen sehen, zu erkennen und zu würdigen." Die Verkehrswege, die Land- und Wasserstrassen, genügten um jene Zeit, wo sich in unserem Vaterlande der Handelsverkehr innerhalb der noch durch Zollschranken vielfach von einander getrennten Länder im engsten Kreise bewegten, so vollständig den Ansprüchen des Handels und der Gewerbe, dass ein Bedürfniss wohl zu einer Instandhaltung und allmäligen Erweiterung, keineswegs aber zu einer Umgestaltung derselben empfunden wurde. Es erklärt sich daraus auch vollkommen die zunächst abwartende Stellung, welche die Preussische Regierung in der Eisenbahnfrage damals einnahm, während sie doch durch die Gründung des Zollvereins dieser ersten Vorbedingung des wirthschaftlichen Wiederaufblühens unseres Vaterlandes, eben bewiesen hatte, welch einen tiefen Einblick sie in die wirthschaftlichen Verhältnisse Preussens und Deutschlands überhaupt hatte.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Eisenbahn - Directionsbezirk Breslau. Vom 1. September cr. ab wird die Güterexpedition der vormaligen Oels-Gnesener Eisenbahn in Oels mit der diesseitigen Güterexpedition dortselbst vereinigt und das Expeditions-Local nach dem Güterschuppen der Oels-Gnesener Eisenbahn verlegt.

Ebendaselbst wird der gesammte Eil- und Stückgutverkehr concentrirt, während bezüglich des Freiladeverkehrs Aenderungen auf Station Oels nicht eintreten.

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Dzieditz). (2055)
Körte.

Hessische Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Vom 15. October 1884 an treten die seitherigen Stationen Mainz (Hauptstation) und Mainz-Gartenfeld sowohl für Personen wie Güter aller Art (incl. lebende Thiere) in Folge der Bahnverlegung bei Mainz, ausser Verkehr. An deren Stelle tritt am gleichen Tage die neue Station Mainz (Centralbahnhof).

Für den Personenverkehr und den Localgüterverkehr erhält die neue Station Mainz neue, theils etwas erhöhte Tarife, welche bei unserm Tarifbureau zu erfragen sind. In den directen Gütertarifen werden dagegen die seitherigen Tarifsätze der Station Mainz in gleicher Höhe vorerst auf die neue Station übernommen, soweit ein Anderes nicht speciell bekannt gemacht wird.

Hinsichtlich der neuen Haltestelle Mainz-Neuthor erfolgt demnächst besondere Bekanntmachung.

Mainz, den 23. August 1884. (2056)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

II. Güterverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 23. l. Mts. bringen wir weiter zur Kenntniss, dass mit der am 15. October cr. stattfindenden Verlegung unseres hiesigen Bahnhofes auch der directe Güterverkehr mit der Nassauischen Bahn und darüber hinaus via Mainz-Castel erlischt und dass an dem genannten Tage die betreffenden directen Tarife ausser Kraft treten.

Dieselben sollen soweit möglich durch neue über andre Routen gerechnete Tarife ersetzt werden.

Nähere Auskunft hierüber ertheilt unser Tarifbureau.

Mainz, den 30. August 1884. (2057)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. k. Mts. gelangt der Nachtrag I zum Oberhessisch-Bayerischen Gütertarife in Kraft.

Nähere Auskunft über dessen Inhalt ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Giessen, den 29. August 1884. (2058)
Grossherzogliche Direction.

Die für Reexpedition ab Königsberg in Preussen nach Deutschen und Niederländischen Stationen bestehenden **Sätze für Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfheede und Werg** (Tarif vom 15. November 1882) gelten hinfort auch für Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn.)

Ferner wird der Ausnahmesatz in der Relation Königsberg-Harburg von 1,91 auf 1,86 *M.* ermässigt.

Bromberg, den 28. August 1884. (2059 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Behufs Zollabfertigung der Güter an den Zollämtern sind mit dem 1/13. Juli 1884 commerzielle Agenturen der Warschau-Wiener Eisenbahn in Warschau, Sosnowice und Granica und eine dergleichen der Warschau - Bromberger Eisenbahn in Alexandrowo eröffnet worden.

Interessenten, welche von der Vermittelung der genannten Agenturen Gebrauch machen wollen, haben die betreffenden Frachtbriefe und alle sonstigen Zolldocumente an die Warschau-Wiener bezw. die Warschau-Bromberger Eisenbahn zu adressiren.

Die Gebühren für die durch die Agenturen erfolgte Zollabfertigung sind auf sämmtlichen Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 20. August 1884. (2060)
Königliche Eisenbahn-Direction
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. September cr. treten **directe Frachtsätze zwischen Uhsmannsdorf und Friedland i/Schl.** in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Expeditionen sowie beim Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsverwaltung hier — Bahnhof Alexanderplatz — zu erfahren ist.

Berlin, den 28. August 1884. (2061)
Königliche Eisenbahn-Direction Berlin,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen via Mittelwalde bezw. via Liebau und via Görlitz nach Stationen

a) der Oesterreichischen Nordwest-Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der Böhmischen Commercialbahnen und der Oesterreichischen Local-Eisenbahngesellschaft und

b) der priv. Oestereichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft tritt mit dem 15. September d. Js. unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife nebst Nachträgen je ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Derselbe enthält gegenüber den bisherigen Frachtsätzen vielfach Ermässigungen. Die in einigen Relationen erhöhten Sätze erlangen erst vom 1. November cr. ab Gültigkeit.

Druckexemplare sind von den Versandt-Stationen und unserem Verkehrs-Bureau zu beziehen.

Breslau, den 25. August 1884. (2062)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Im **Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Verkehr** wird vom 1. September d. J. ab verzinkter und verkupferter Eisendraht in Ringen, unverpackt, in Wagenladungen von 10 000 Kilogramm nach Specialtarif II abgefertigt.

Elberfeld, den 27. August 1884. (2063)
Königliche Eisenbahndirection.

Im **Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande** wird mit Giltigkeit vom 15. September d. J. ab Nachtrag XIII zum Theil III des Verbandsgütertarifs eingeführt.

Derselbe enthält neue Sätze des Ausnahmetarifs No. 15 für den Transport von Weintrauben als Eilgut in nachbezeichneten Quantitäten:

a) in Quantitäten unter 5 000 kg,
b) „ „ von mindestens 5 000 kg,
c) „ „ „ „ 10 000 „

pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro verwendeten Wagen.

Exemplare des Nachtrags können von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 28. August 1884. (2064)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main - Neckarbahn. Zum diesseitigen Localgütertarife sowie dem Gütertarife für den Verkehr der Main-Neckarbahn-Stationen mit Mannheim Badische Bahn und Sachsenhausen Staatsbahn vom 1. October 1881 tritt am 1. September l. J. der IV. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält

Aenderungen und Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, Ergänzung der Tarife für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen sowie Aufhebung bestehender Sätze und Einführung neuer Ausnahmesätze für Rohproducte. Letztere enthalten im Wesentlichen Ermässigungen, und (für Bau- und Nutzholz im Verkehre mit Mannheim) einige Erhöhungen, welche erst vom 15. October cr. ab gelten. Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 26. August 1884. (2065)
Direction der Main-Neckarbahn.

Zum Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Stationen der Bayerischen, Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, sowie der Hessischen Ludwigsbahn und Pfälzischen Bahnen einerseits und Passau bezw. Regensburg Donaulände transit für Rumänien und weiter andererseits vom 1. März l. Js. gelangt am 10. September cr. der I. Nachtrag zur Einführung, der unter Anderm die Bestimmung enthält, dass die Frachtsätze des Haupttarifs künftighin auch für den Verkehr von und nach Serbien Giltigkeit haben.

Exemplare dieses Nachtrags können unentgeltlich von unserer Regieverwaltung bezogen werden.

München, den 30. August 1884. (2066)
Generaldirection der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. September 1884 wird der im Tarifheft No. 4 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** angegebene Frachtsatz für Getreide etc. im Verkehr zwischen Warschau, Station der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn einerseits und Reichenberg, Station der Sächsischen Staatsbahn andererseits auf 35,62 Kop. und 1,80 ℳ pro 100 kg ermässigt.

Bromberg, den 28. August 1884. (2067 J)
Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September cr. treten für Stärke, Stärkesyrup, Stärkezucker etc. zum Export im Verkehr von Wriezen nach den Elb- und Weserhäfen bezw. nach Lübeck in den Staatsbahnverkehren Hannover-Berlin und Oldenburg-Berlin im **Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandverkehre** ermässigte Ausnahmetarifsätze in Kraft.

Berlin, den 28. August 1884. (2068)
Königliche Eisenbahndirection.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum 8. Südwestdeutschen Tarifheft — Badisch-Pfälzischer Güterverkehr — gelangt am 1. September cr. der Nachtrag X zur Einführung.

Derselbe enthält neben Ergänzungen des Ausnahmetarifes No. 1 (Holz) und theilweise ermässigten Frachtsätzen des Ausnahmetarifes No. 2 (Roheisen etc.) neue Ausnahmetarife für Güter des Specialtarifes III, für Palmkernöl etc., für schwefelsaure Thonerde sowie für Farbhölzer.

Karlsruhe, den 30. August 1884. (2069)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirection der Grossh. Bad. Staatsbahnen.

Reexpeditionstarif für Flachs etc. ab Königsberg i/Pr. nach Belgien und Frankreich. Das letzte Alinea unter No. II der Bestimmungen auf dem Titelblatte des Reexpeditionstarifs für die Beförderung von Flachs, Flachsheede und Werg, sowie von Hanf und Hanfheede zwischen der Station Königsberg i/Pr. des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und Belgien und Frankreich andererseits vom 1. Mai 1883 ist in einer Anzahl Exemplare des letzteren unberichtigt geblieben.

Dasselbe lautet: „Bei Versendung in offenen Wagen mit Planbedeckung wird neben der Fracht die tarifmässige Planmiethe, welche 2 Francs 50 Cts. pro zweiachsigen Wagen und für je angefangene 200 km beträgt, erhoben", und tritt in dieser Fassung mit dem 20. October d. J. allgemein in Kraft.

Köln, den 30. August 1884. (2070)
Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische).

Grossh. Badische Staatsbahnen. Zum 6. Südwestdeutschen Gütertarifheft — Main-Neckarbahn Badischer Verkehr — gelangt mit Giltigkeit vom 1. September der Nachtrag V zur Ausgabe. Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Getreide sowie die bereits im Instructionsweg eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Palmkernöl etc. und wird unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 29. August 1884. (2071)
Generaldirection.

Nordhausen - Erfurter Eisenbahn. Im Verkehre zwischen Ebeleben, Station der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, und den diesseitigen Stationen kommt mit dem 1. September cr. ein Ausnahmetarif für den Transport von Rüben und Rübenschnitzeln in Wagenladungen zur Einführung.

Die Tarifsätze sind bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren.

Die Direction. (2072)

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Am 15. September 1884 tritt ein Ausnahmetarif für den directen Transport von frischem Obst, als Aepfel, Aprikosen, Birnen, Weintrauben etc., in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Ungarischen Westbahn nach den Stationen Berlin, Breslau, Bromberg, Cottbus, Frankfurt a/O., Görlitz, Liegnitz, Posen und Thorn in Kraft.

Exemplare des Tarifs sind auf den betreffenden Stationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 28. August 1884. (2073)
Königliche Eisenbahn-Direction für die Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. September d. J. ist für die Beförderung von Weintrauben von Nagy-Maros und Vácz, Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahnen, nach Antwerpen ein Ausnahmetarif in Wirksamkeit gesetzt worden. Gratis.

Köln, den 1. September 1884. (2074)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Für den **Transport von Pilé- und Rohzucker, sowie Melasse** in ganzen Wagenladungen aus Böhmen nach Rotterdam und Amsterdam mit Umschlag in Gustavsburg, Mannheim oder Ludwigshafen bleiben die in No. 67 der Vereinszeitung vom 29. August v. J. publicirten Frachtsätze auch für die Saison 1884/85 mit der Bestimmung in Kraft, dass dieselben bei Aufgabe von 1 500 Wagenladungen von einem Versender nach den drei Umschlagsplätzen Gustavsburg, Mannheim und Ludwigshafen zusammengenommen, zur Anwendung kommen.

München, den 27. August 1884. (2075)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirection d. K. B. Verkehrsanstalten. Betriebs-Abtheilung.
gez. von Schamberger.

Am 1. September dieses Jahres tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Magdeburg** andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden die im Tarife vom 1. Februar dieses Jahres für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im directen Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg und Erfurt und in dem zugehörigen Nachtrage I enthaltenen Bestimmungen und Tarifsätze bezüglich der Station Halle insoweit aufgehoben, als in dem neuen Tarife anderweite Frachtsätze und Bestimmungen für diese Station enthalten sind.

Soweit Erhöhungen vorkommen, treten dieselben erst mit dem 15. October dieses Jahres in Kraft.

Tarifexemplare sind von den Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 28. August 1884. (2076 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch - Oesterr. - Ungar. Seehafen-Verband. Zu dem Seehafen-Ausnahmetarife für den Verkehr mit Ungarn vom 1/1. 1884 ist ein Nachtrag IV und zu jenem für den Verkehr mit Oesterreich vom 25. Juni 1884 ist ein Nachtrag I erschienen.

Beide Nachträge enthalten die Einbeziehung der Artikel „Jute, Jutegarn und Jutegewebe" und das Artikel-Verzeichniss.

Diese Nachträge treten mit 15. September l. J. in Kraft und können bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I, Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (2077 RM)

Mit 15. September 1884 tritt für den directen Verkehr zwischen Stationen der Jaroslau-Sokaler Localbahn einerseits und Stationen der Carl-Ludwigbahn andererseits ein Gemeinschaftstarif mit wesentlichen Ermässigungen in Kraft. Für die Anwendung des neuen Tarifes ist das Datum des Abstempelns des Frachtbriefes in der Versandtstation massgebend.

Exemplare dieses Tarifes sind in den einzelnen Stationen, bei der Betriebsdirection in Lemberg und im Oeconomate in Wien zu beziehen.

Wien, am 1. September 1884. (2078)
Die General-Direction der K. K. priv. galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Der an der Berlin-Dresdener Eisenbahn zwischen Mahlow und Rangsdorf belegene Haltepunkt Dahlwitz wird, nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Berlin, am 7. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Directe Billets werden nach und von den Stationen bis Berlin resp. Zossen ausgegeben werden.

Berlin, den 2. September 1884. (2078 a)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

IV. Submissionen.

Lieferung von Telegraphenstangen. Die Lieferung von 3373 Stück kiefernen Telegraphenstangen und 598 Stück Streben soll verdungen werden.

Angebotsformulare mit Lieferungsbedingungen werden von dem Büreau der Betriebs - Telegraphen - Oberinspection, Winckelmannstrasse 6a, ausgegeben.

Die Angebote, an welche die Anbieter bis zum 15. October d. J. gebunden bleiben, sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift „Angebot auf Telegraphenstangen“ versehen bis zum 27. September d. J. Vormittags 11 Uhr anher einzusenden.

Unberücksichtigte Angebote bleiben unbeantwortet; die Auswahl unter den Anbietern wird vorbehalten.

Dresden, den 20. August 1884. (2079)
Königliche Betriebs-Telegraphen-Oberinspection.

Eisenbahn - Directionsbesirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von

11 Normal - Güterzuglocomotiven nebst Reservetheilen für 2 Locomotiven.
(Loos I 6 Locomotiven,
Loos II 5 Locomotiven und Reservetheile).
5 Güterzug-Tenderlocomotiven für Vollbahnen und
2 dreifachgekuppelten Tenderlocomotiven für Nebenbahnen soll vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau hierselbst offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten von 3 Mark vom Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Lieferung von Locomotiven“ ersuchen wir bis spätestens den 11. September d. J. frankirt an unser maschinentechnisches Büreau einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am genannten Tage Vormittag 11 Uhr in dem maschinentechnischen Büreau in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Anbieter statt.

Elberfeld, den 26. August 1884. (2080)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Eisenbahn - Directionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung von 2 449 Stück Flussstahl-Radreifen für Locomotiven und Wagen. Offerten sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Submissionstermine Dienstag, den 16. September d. J., Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an das unterzeichnete Bureau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche zum Preise von 1 M. (in baar bezw. in Briefmarken à 10 ₰) pro Exemplar unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 30. August 1884. (2081)
Materialien-Bureau.

Submission auf Lieferung von 570 000 Stück Schraubenbolzen, 375 000 Stück Schienennägeln, 100 000 Stück Schraubnägeln (Tirefonds), 310 000 Stück Klemmplättchen, 440 000 Stück doppelten Federringen und je 8 000 Stück Knaggenschrauben und Knaggennägeln. — Termin am 15. September 1884, Vormittags 11 Uhr, im Geschäftslocal des diesseitigen Materialienbureaus hierselbst — Fürstenwallstrasse 10. — Offerten müssen bis zu obigem Termin frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Kleineisenzeug“ versehen, an das vorbezeichnete Bureau eingesandt werden. Die Bedingungen können daselbst eingesehen werden; auch sind dieselben von dem genannten Bureau gegen Einsendung von 1 M. für jede der verschiedenen Materialsorten zu beziehen.

Magdeburg, den 26. August 1884. (2082)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). Die Lieferung nachbezeichneter Wagen und Wagentheile soll im Wege der öffentlichen Submission in 2 bezw. 5 Loose getheilt, vergeben werden und zwar:

A. Wagen.

a) Loos I	50	Stück	eiserne Trichterwagen,
b) „ II	50	„	eiserne Trichterwagen,

B. Wagentheile.

c) Loos I	120	Satz	complete Radsätze,
d) „ II	100	„	„ „
e) „ III	100	„	„ „
f) „ IV	400	Stück	Tragfedern,
g) „ V	600	„	Spiralfedern.

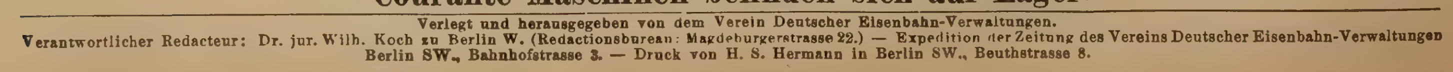
Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hier, altes Ufer No. 2 Zimmer No. 92 zur Einsicht offen, und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen Einsendung — nicht Postnachnahme — von ad a und b 3,00 M., von ad c, d, e 1,50 M. und von ad f und g je 1,50 M. Copialgebühren verabfolgt.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:

„Submission auf Trichterwagen bezw. Radsätze, Trag- und Spiralfedern“

bis zum 19. September cr., Abends 6 Uhr, unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen und werden dieselben am darauf folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt; auch wird die Auswahl unter den drei Mindestfordernden vorbehalten.

Köln, den 27. August 1884. (2083)



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 70. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1) Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2) Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. September 1884.

Aus Newyork und Umgegend.

Von **Hermann Claudius.**

XX.

Gestern, am 15. August 1884 machte ich einen Ausflug auf dem „Amerikanischen Rheine“, wie man den Hudson-River häufig nennt.

Es giebt, wie am Rheine, so hier am Hudson-River eine rechte und eine linke Uferbahn, ausserdem vermitteln noch mehrere Dampfschiff-Gesellschaften den Verkehr.

Des Sonntags ist es kein Vergnügen, auf den vollgepfropften Schiffen, in Sonderheit mit Damen, zu fahren; ich entschloss mich demnach, als gestern ein herrlicher Sommertag anbrach, mit meiner Gattin eine Fahrt nach Neuburgh zu machen, voraussetzend, das Boot werde nicht überfüllt, das Publikum aber ein anständiges sein.

Die zwei Boote der von mir gewählten „Day Line“ müssen die Strecke von Newyork bis Albany, 141½ Engl. Meilen, während der Tageszeit, und zwar vom pier 22. Strasse North River ab in 9 Stunden bewältigen, daher der Name.

Solch enormer Leistung angemessen sind auch die beiden Dampfboote gebaut. Das schönste und grösste heisst „Albany“, das ein wenig kleinere, fast eben so elegante, doch mit einer gleichen Maschine ausgerüstete „C. Vibbard.“

Das Boot „Albany“ ist, laut meinem Reisehandbuche, 295 Fuss lang, das Deck 40 Fuss breit. Die Balanciermaschine besitzt einen Cylinder von 73 Zoll Durchmesser, 12 Fuss Hub. Ein jeder der 3 Kessel ist 33 Fuss lang, hat 8 Fuss 10 Zoll Durchmesser, und besitzt seinen eigenen Schornstein; diese 3 Schornsteine stehen quer über das Schiff, nebeneinander.

Die Gesammtbreite, über die Radkästen hinweg gemessen, beträgt 75 Fuss.

Der „C. Vibbard“ ist genau so ausgerüstet. Diese Schiffe sind, wie man glaubt, die schnellsten, welche überhaupt existiren, und sollen mit Leichtigkeit 25 Engl. Meilen in der Stunde zurücklegen können. Gestern fuhren wir auf der Strecke von der 22. Strasse bis Newburgh stromaufwärts mit dem „C. Vibbard“ netto 17,7 Engl. Meilen, stromabwärts mit dem „Albany“ 19,2 Engl. Meilen per Stunde. Beide Schiffe gleiten, trotz der bedeutenden Geschwindigkeit, ausserordentlich sanft, fast ohne zitternde Bewegung, dahin.

Ich will es gern glauben, dass die Maschinen noch mehr leisten, denn eine Reserve von Kraft für dünnes Eis muss vorhanden sein, um auch im Spätherbste die Fahrzeit einhalten zu können.

Kein Eisenbahnzug könnte pünktlicher sein, als gestern beide Boote auf dieser langen Strecke. Die innere Eintheilung beider Schiffe ist fast gleich, hochelegant, wenn auch nicht prachtvoll.

Der „C. Vibbard“ hat fahrplanmässig um 9 Uhr V. vom Fusse der 22. Strasse, North River, abzufahren und einige Minuten nach halb ein Uhr Mittags in Newburgh, Entfernung 57½ Engl. Meilen, anzukommen, und er hielt seine Fahrzeit genau ein. Der eigentliche pier liegt weiter unten, foot Vestry Street.

Ein Excursion ticket (tour und retour) kostet 1 Dollar. Das Schiff war sehr gut besetzt, doch nicht überfüllt, das Publikum ein ausserordentlich anständiges, ruhiges — nicht die mindeste Rohheit bemerkte ich. Leider ist es nicht immer so. Selbstverständlich kehrten die meisten der Ausflügler Nachmittags mit uns zurück; keine Spur von Unmässigkeit war zu sehen, kein Misston schlich sich ein.

Bald gelangten wir an das Ende von Manhattan-Island, wo der Harlem-River vom Hudson-River nach Osten zu abzweigt. Die Gegend ist wild-romantisch, doch von idyllischer Ruhe kann daselbst keine Rede sein; an einem so wichtigen Knotenpunkte von Eisenbahnlinien, wie Spuyten-Duyvil, (so wird jener Theil des Festlandes, welcher an den Harlem-River, ehemalig Spuyten-Duyvil Creek und den Hudson-River stösst, genannt), kennt man Tag und Nacht nur Getöse.

Auf dem westlichen, (rechten Ufer), des Hudson-River erblickt man die Palisaden. Dieselben beginnen bei Fort Lee, etwa gegenüber der 155. Strasse von Newyork City, und ziehen sich gegen 15 Engl. Meilen, 200 bis 500 Fuss hoch, am Hudson-River hinauf.

Vom Flussufer steigen steile Böschungen auf 100—200 Fuss empor und aus diesen Böschungen erheben sich, genau senkrecht, hohe Basaltwände, welche dicht nebeneinander stehenden Palisaden gleichen. Das „Palisade Mountain House“, ein Hôtel auf den Englewood-Klippen, ist kurz vor Beginn dieser Saison binnen einer Stunde niedergebrannt.

Bei Yonkers, einer Stadt von 20 000 Einwohnern, Ostufer, erweitert sich der Strom, und wird bis zu der etwa 15 Engl.

Meilen stromaufwärts liegenden Halbinsel Croton Point, Tappan Bay genannt; dieselbe ist bis zu 4 Engl. Meilen breit.

Bei Croton Point, etwa 1 Engl. Meile oberhalb Sing-Sing, (Stadt nebst Zuchthaus des Staates Newyork), mündet der Croton River, welcher Newyork mit Wasser versorgt. Hinter Croton Point erweitert sich der Hudson-River nochmals, und bildet die Haverstraw Bay, welche 5 Engl. Meilen, also mehr als 1 geogr. Meile breit wird.

Am Westufer liegt das Dorf Haverstraw, Sitz bedeutender Ziegelindustrie; die Ziegeleien dehnen sich auf 2 Engl. Meilen längs des Ufers aus, und liefern kleineren Segelschiffen reichliche Fracht.

Hinter der Haverstraw Bay nähern sich die beiden Ufer mehr oder weniger, um den Strom von Peekskill, Ostufer, ab auf eine längere Strecke einzuengen. Hier beginnt der schönste Theil des Hudson-Rivers, mit Stolz spricht der Amerikaner von seinen „Highlands". Die Berge beiderseits des Flusses erreichen die Höhen von ca. 1 400—1 900 Fuss und sind mit schönen Wäldern bewachsen — es ist ein liebliches Stück Erde, welches sich sowohl mit dem Rheine unterhalb Mainz, als auch mit der oberen oder unteren Donau messen kann. Das Boot fährt, trotz des verengten Fahrwassers, mit der früheren Geschwindigkeit, beträgt ja das Gefälle von Albany bis zur Newyork Bay nur wenige Fuss.

West Point, auf dem rechten, demnach westlichen Ufer, ist die erste Station, wo wir anlegen. Hier befindet sich die bekannte Militäracademie; die Gegend ist sehr romantisch.

Das Boot fährt nach wenigen Minuten Aufenthaltes weiter, und bald gelangen wir an das Ende der „highlands". Der hohe Berg am Ende der Stromenge auf dem rechten Ufer heisst Strom King und ragt 1 529 Fuss über den Stromspiegel empor. Dieser Punkt wird vermuthlich bald eine gewisse Berühmtheit erlangen. Auf beiden Ufern des Hudson Rivers sind Eisenbahnen vorhanden, welche Frachten auszutauschen haben; es ist aber misslich, Eisenbahnwaggons von einem Ufer zum anderen zu bringen. Nicht weit vom Strom King ist Newburgh, und daselbst befindet sich das auf viele Meilen stromauf- und stromabwärts einzige Ferryboat, welches Eisenbahnwaggons über den Fluss bringen kann — allerdings 18 beladene achträderige Frachtwaggons auf einmal! Im Winter stockt selbstverständlich dieser Verkehr. Um nun die Neu-England-Staaten, hauptsächlich aber die Stadt Boston in bessere Verbindung mit dem Westen zu bringen, beabsichtigt man, vom Breakneck Mountain auf dem linken Ufer nach dem Storm King Mountain, rechtes Ufer, eine 150 Fuss hohe, 2 815 Fuss lange eiserne Gitterbrücke mit 3 Spannungen, 2 Strom- und 2 Landpfeilern zu bauen. Die beiden westlichen Spannungen sollen je 1 000 Fuss, die östliche soll 800 Fuss messen. Der Strom ist an dieser Stelle verhältnissmässig schmal, und obgleich die Bahn auf beiden Ufern aus Tunnels hervortreten müsste, würde diese Trace doch wohl die billigste sein.

Die Ufer treten, je weiter das Boot stromaufwärts fährt, mehr und mehr zurück, und weit im Hintergrunde erblickt man das auf einer Berglehne erbaute Newburgh. Gegenüber liegt Fishkill Landing; zwischen beiden Orten herrscht lebhafter Verkehr, werden ganz enorme Quantitäten von Frachten aller Art befördert. Um diese kostspielige Ueberführung zu vermeiden, will man die Storm King Brücke bauen.

Newburgh und Fishkill Landing würden allerdings vorerst einen Theil ihres Einkommens verlieren — die Erfahrung lehrt aber, dass natürliche Verkehrscentren, wie Newburgh eines ist, auch dann blühen können, wenn Concurrenz sie zu umgehen trachtet.

Newburgh, auf dem westlichen Ufer des Stromes, welcher hier Newburgh Bay genannt wird, gelegen, hat 20 000 Einwohner und ist eine betriebsame Stadt. Auf einer Anhöhe, südlich von der Stadt, liegt ein alterthümliches Haus; ein hoher Flaggenmast daneben zeigt an, dass dieses Haus vor nunmehr hundert Jahren Washington auf längere Zeit als Hauptquartier diente. Gegenüber, in Fishkill, einige Engl. Meilen landeinwärts von Fishkill Landing, lag General Stenben mit seinen Truppen.

Wir besuchten nach Landung des Schiffes „Washington Headquarters" eine würdig erhaltene, allen „Natives of the United States" theure Oertlichkeit.

Viele Reliquien von Washington und Anderen aus jener Zeit sind vorhanden. Am Fusse des Mastes befindet sich ein Grab; der Leichenstein giebt Aufschluss über den Todten: Es ist der 1856 gestorbene letzte Leibgardist Washingtons; sein Name ist ein Deutscher: Knapp.

Einige Minuten nach halb ein Uhr kamen wir in Newburgh an — 2 Uhr 15 Minuten sollen wir wieder thalwärts fahren — wir eilen daher in die Stadt zurück und benutzen die karg bemessene Zeit, schnell ein Mahl einzunehmen. Vom dicht am Restaurant befindlichen pier ertönt Punkt 2 Uhr das Glockensignal. Der „Albany" kommt thalwärts, legt an und genau 2 Uhr 15 Minuten dampfen wir den Fluss hinab. Bedenkt man, dass dieses Boot bereits 84 Engl. Meilen von Albany bis Newburgh zurückgelegt hatte, nicht unnütz zu früh kam, keine Minute zu spät abfuhr, so muss man gestehen, dass ein höherer Grad von Pünktlichkeit nicht zu erreichen ist.

Die Fahrt stromabwärts geht ein klein wenig schneller von statten, gross ist aber der Unterschied nicht, wie ich bereits oben angab.

Auf der Rückfahrt trafen wir eine Anzahl von Privat-Dampfyachten, welche häufig kleinen Oceandampfern gleichen, so kräftig sind sie gebaut.

Um 5 Uhr 30 Minuten langten wir wieder in Newyork an — nach einer Fahrt, welche nicht allein hohen Naturgenuss bot, sondern auch in Bezug auf Verkehrseinrichtungen belehrend war.

Der Pennsylvania-Bahnhof in Jersey-City ist dürftig wieder so eingerichtet, dass man wenigstens etwas Schutz vor Regen oder Sonnenschein finden kann; der „Wartesalon" gleicht den langen Schiessständen, wie man sie auf der Leipziger Messe findet, nur ist diese lange Bretterhütte, auf einer Seite ganz offen, nicht so tief, wie jene Stände sind. Eine Anzahl von kleinen Holzbuden sind mit: „Pullmann Car Office", Sleeping Car Office" u. s. w. bezeichnet. Zwei Landungsbrücken für Ferryboote sind betriebsfähig gemacht und es können seit einigen Tagen wieder Fuhrwerke von Cortland- und Desbrosses Streets nach Jersey-City und umgekehrt befördert werden. Von einem Neubaue habe ich noch nichts bemerken können — zur Zeit der Aequinoctialstürme, also in etwa 4 Wochen, würde der Aufenthalt in diesem provisorischen „Wartesaale" ungemüthlich sein, umsomehr, als er bis jetzt mit der grossen, theilweise erhaltenen Halle durch kein Schutzdach von Bedeutung verbunden ist.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien:

1. Die der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen unterstellte am 20. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 114,871 km lange Strecke Grybów-Zagorz mit den für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtverkehr eröffneten Stationen Zagórzany, Biecz, Skolyszyn, Jedlieze, Krosno, Iwonicz, Rymanów, Zarszyn, Nowosielce-Gniewosz und Sanok, sowie mit den für den Personen- und Gepäckverkehr eröffneten Stationen Trzcinica und Tarnowiec. Die an derselben Strecke belegenen Stationen Stroze, Wola luzanska, Jaslo und Neuzagórz bleiben bis auf Weiteres für den gesammten Verkehr gesperrt.

2. Die der Direction der Saaleisenbahn-Gesellschaft unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene, 5 km lange Strecke Schwarza-Blankenburg i/Thüringen mit der Station Blankenburg i/Th. Die genannte Strecke wird nach Maassgabe der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben.

3. Die der Kgl. Eisenbahndirection zu Breslau unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 13,299 km lange Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Orzesche über Pallowitz nach Sohrau in Oberschlesien, sowie die weitere Theilstrecke Koberwitz-Puschkowa (5,452 km) der Secundärbahn Dürgoy-Zobten-Ströbel. Auf der Haltestelle Pallowitz (6,209 km von Orzesche entfernt) und der Station Sohrau in Oberschlesien findet von dem genannten Tage ab unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, Thieren und Gütern, auf der Haltestelle Puschkowa dagegen zunächst nur Abfertigung von Wagenladungsgütern statt.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die beiden Haltestellen sowie Station Sohrau in Oberschlesien zunächst nicht geeignet.

4. Die der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene, 5,60 km lange Bahnstrecke von Sentheim nach Masmünster, welche die Verlängerung der Linie Sennheim-Sentheim bildet, mit der Zwischenstation Aue und der Station Masmünster.

Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Zu diesem Generalverzeichniss ist der VIII. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction herausgegeben worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 4994 vom 30. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem VIII. Nachtrag zu dem Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete) (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 5002 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Benachrichtigung, dass der IX. Nachtrag zum Vereinsbetriebs-Reglement allseitig in Vollzug gesetzt ist (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 5013 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neueröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 5032 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu den vertheilten Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen) (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 5033 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu den vertheilten Vereins-Kilometerzeigern) (abgesandt am 4. d. Mts.).

Einführung der obligatorischen Assecuranz gegen Eisenbahnunfälle.

Die Klausenburger Handelskammer hat schon vor längerer Zeit ein Memorandum über diese Frage dem Communications-Ministerium überreicht, welchem wir folgende Ausführungen entnehmen: Die Eisenbahn-Directionen beider Reichshälften haben Anfangs 1877 ihren resp. Regierungen abgesondert einen Plan vorgelegt und die Zustimmung der Gesetzgebung erbeten, um von den Reisenden I. und II. Classe 2 und von jenen der III. und IV. Classe 1 kr. Gebühren-Zuschlag einheben zu können, wogegen sie bei Unfällen mit tödtlichem Ausgange in der I. und II. Classe 8 000 fl., in der III. und IV. Classe 4 000 fl., in Verletzungsfällen aber eine diesen Sätzen verhältnissmässig entsprechende Entschädigung zu zahlen sich bereit erklärten. Dieser Plan ist deshalb der Vergessenheit übergeben worden, weil derselbe nach Ungarischer Anschauung neben dem Verantwortlichkeits-Gesetze für überflüssig erschien, nach Oesterreichischer Ansicht aber die Eisenbahnen dadurch einen allzugrossen Gewinn erzielt hätten. Das Memorandum gelangt nach Widerlegung beider Ansichten zu dem Schlusse, dass die Grundidee des Entwurfes der Eisenbahn-Directionen derart gesund und lebensfähig sei, dass die Nichtausführung desselben zum wahren Nachtheile des reisenden Publikums gereichen würde.

Dass neben dem Oesterreichischen und Ungarischen Verantwortlichkeits-Gesetze die Einführung der Unfalls-Versicherung nothwendig sei, sucht das Memorandum aus dem Wortlaute dieser Gesetze darzuthun, welche die Unfälle nach ihren Ursachen in drei Kategorien theilen: in solche, welche die Unternehmung verschuldet, welche durch dritte Personen oder durch eine höhere Kraft herbeigeführt wurden und welche durch eigenes Verschulden des Reisenden entstanden sind. Es wird angeführt, dass in den Jahren 1864—74 aus eigenem Verschulden 111 Verletzungen und 21 Todesfälle, aus nicht eigenem Verschulden 203 Verletzungen und 66 Todesfälle sich ereigneten, dass das Verantwortlichkeits-Gesetz $^1/_3$ der Opfer von Unfällen ohne Entschädigung lässt und $^1/_3$, welches das Opfer von unvermeidlichen Umständen oder der Handlungen dritter Personen geworden, nur dann einer Entschädigung theilhaftig werden lässt, wenn die Bahnunternehmung diese Umstände nicht beweisen kann.

Das Memoire der Eisenbahn-Directionen zerfalle in zwei Theile, und enthalte einer die Grundprincipien der Statuten einer Association, der andere aber die Assecuranz-Bedingungen, welch letzterer Theil billig und passend sei und wenn etwas die Zurückhaltung beider Regierungen veranlassen konnte, so könne dies nur der die Grundsätze eines Associations-Statuts enthaltende Theil sein, welcher drei zu erwägende Principien enthält: dass er nämlich für die Eisenbahnen beider Reichshälften nur eine, daher eine gemeinsame Association wünscht; dass er von der Gesetzgebung die Decretirung des Versicherungs-Zwanges verlangt; endlich dass er sich in der Bildung, Organisation und Verrechnungs-Modalität der Association nicht dem Ungarischen Handelsgesetze anschmiegt. Das Memorandum hält es nur mit dem die Einführung des Versicherungs-Zwanges verlangenden Theile des Entwurfes, jenen National-Oeconomen folgend, welche zugeben, dass dort, wo die Privat-Unternehmung einige Zweige der Versicherung nicht umfassen will, und wo die Bevölkerung sich weigert, im eigenen und im Interesse des Staates die Steuer-Basis durch die Versicherung zu schützen, es nicht nur Aufgabe, sondern auch Pflicht des Staates sei, diesen Versicherungszweig im Wege der staatlichen, ja selbst obligatorischen Assecuranz ins Leben zu rufen. In Betreff der beiden andern Theile seien mit Rücksicht auf die abweichende Rechts-Basis des Versicherungswesens in beiden Reichshälften von den Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen separate, den resp. Gesetzen entsprechende Associationen zu bilden und ihre Geschäfte auf Grund der Rückversicherungs-Technik in Einklang zu bringen. Die Motivirung der von den Eisenbahn-Directionen aufgestellten Grundprincipien sei aus Ungarischem Standpunkte darin begründet, dass ca. $^3/_5$ Theile der Ungarischen Bahnen eine Staatsgarantie geniessen, in kurzer Zeit ¾ der Bahnen in Staatsbesitz gelangen werden und wenn neben der obligatorischen Assecuranz etwas zu gewinnen ist, dies dem Staate zu Gute kommen müsse. Der Einführung der obligatorischen Versicherung müsste das Symbol des Staates aufgeprägt werden.

In Betreff der Bedingungen, dass nämlich einer Prämie von 1 und 2 kr. gegenüber bei Unfällen mit tödtlichem Ausgange 4 und 8 Tausend Gulden und bei Verletzungen 4 und 8 fl. Diurnen zugesichert werden, gelangt das Memorandum zu dem Schlusse, dass, nachdem weniger als 1 und 2 kr. Prämie nicht erhoben werden könne, so sei das aufgestellte Verhältniss vorderhand richtig; dennoch müsste für den Fall vorgesorgt werden, wenn die zugesicherte Entschädigung zu hoch oder zu niedrig sein sollte, und im ersten Falle, wenn die Eisenbahnen nicht darauf zahlen und die Staatsgarantie auch hiermit belasten wollten, so müssten sie berechtigt sein, entweder die Prämie zu erhöhen oder die Entschädigung herabzusetzen; im entgegengesetzten Falle müsste dafür gesorgt werden, wer den Ueberschuss erhalten soll. Es sei zu bezweifeln, dass die durch die Eisenbahn-Directionen zur Berechnungsbasis genommene 11jährige Zeitperiode genüge, um zu beweisen, dass sie während dieser Zeit gewonnen oder verloren hätten.

Das Memorandum hält schliesslich im Allgemeinen im Interesse des reisenden Publikums die Einführung der obligatorischen Unfalls-Versicherung für nothwendig, weil sich mit diesem Versicherungszweige weder Oesterreichische noch Ungarische Assecuranz-Gesellschaften befassen und im Falle ihrer Realisirung wünschte es jenem neuen Gedanken der Englischen Versicherung Geltung zu verschaffen, welcher die Entschädigung nach der Einträglichkeit des verletzten, verkrüppelten oder eingebüssten Gliedes bemisst. Würde dieselbe eingeführt, so hätten wir eine Unfalls-Versicherung und die Berufung auf das Verantwortlichkeits-Gesetz würde dennoch nicht alterirt werden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Kaufmannstag und die Consumvereine der Eisenbahnen.

Kürzlich fand hier eine Versammlung von Spezerei-, Material- und Gemischtwaarenhändlern statt, welche sich den pompösen Titel „Kaufmannstag" gab und darüber berieth, wie sie sich durch beliebige Zuschläge in ihrem Kleinverschleiss das grosse Publikum tributär mache. Ihr waren besonders die selbstständigen Vereine zur Beschaffung der nothwendigen Lebensmittel ein Anstoss, insbesondere die Consumvereine der Eisenbahnbediensteten, bezüglich welcher der Kaufmannstag u. A. die Resolution fasste, es sei durch das Gesetz zu bestimmen, dass die Vereinsmitglieder nur für einen gewissen Betrag, welcher etwa mit dem dritten Theil des jeweiligen Gehaltes festzusetzen ist, Waaren entnehmen dürfen und dass bei Uebertretungen des Gewerbegesetzes strafweise gegen die Direction und Mitglieder einzuschreiten sei, endlich dass Personen, die keinen eigenen Haushalt führen, von dem Bezuge von Waaren aus diesen Vereinen überhaupt ausgeschlossen werden. — Es kann wohl keine grössere Beschränkung der persönlichen Freiheit geben, als wegen des gewinnsüchtigen Strebens Anderer in den berechtigten Bemühungen einer sparsameren und besseren Beschaffung der nothwendigsten Lebensbedürfnisse gehemmt zu werden. Die wirthschaftlichen Interessen der Eisenbahnbediensteten können doch nicht denen der Gewürzkrämer untergeordnet werden; ferner ist nicht einzusehen, warum diesen ein Profit von 15—20 pCt. auch von den Eisenbahnbediensteten zufalle; diese müssten hierfür entsprechend entschädigt werden, oder eine Erhöhung ihrer Bezüge verlangen können. Es wäre Sache der Bahnverwaltungen gewesen, gegen einen solchen Eingriff in die Rechte ihrer Bediensteten Stellung zu nehmen, wenn nicht glücklicherweise anzunehmen wäre, dass die Regierung solche Resolutionen unberücksichtigt lassen werde.

Die Ergebnisse des Wiener Saatenmarktes.

Der internationale Getreide- und Saatenmarkt des Jahres 1884 wird in den Annalen des Getreidemarktes besonders schwarz angestrichen werden. Vielleicht seit Bestand des Wiener Saatenmarktes sind die effectiven Umsätze in den Hauptartikeln, Weizen und Gerste, nicht von so geringem Belang gewesen, wo Käufer und Verkäufer gleich wenig Lust und Muth zu Transactionen verriethen und beide Parteien einen Impuls abwarten wollten, aus der gezwungenen Unthätigkeit endlich einmal herauszutreten. Man wird eine lange Reihe von Jahren in der Geschichte des modernen Getreidehandels zurückgehen müssen, um so tiefe Getreidepreise zu finden, wie sie heute bestehen — und trotzdem war das Gesammtergebniss des Saatenmarktes in Bezug auf den Umsatz in effectiver Waare und hauptsächlich bezüglich des Exportes im Vergleich zu den Vorjahren von kaum nennenswerther Bedeutung. Weizen erzielte einen Absatz von 80 000, Gerste von 200 000 Metercentner. Von Korn fanden für heimische Consumenten 25 000 Metercentner Abnahme, während Hafer, der ein so glänzendes Ernteresultat aufweist, völlig im Hintergrunde des Handels verblieb.

Der Misserfolg des heurigen Saatenmarktes ist speciell dadurch verursacht, dass die Importländer zu schwach vertreten waren. Was diesmal für den Export an Gerste und Weizen aufgekauft wurde, nimmt zumeist den Weg nach Sachsen und Süddeutschland, während die Schweiz nur Weniges aufgenommen hat. Ausser dem Handel mit Getreide sind übrigens auch Abschlüsse in Raps, Rapskuchen, Hülsenfrüchten, Oelen und Spiritus gemacht worden. Der Saatenmarkt hat indess schliesslich doch seine Aufgabe gelöst, denn die Bedeutung desselben liegt ja weniger in den mehr oder minder namhaften Geschäftsumsätzen, als in den gewonnenen Aufschlüssen über die Ernteresultate der verschiedenen Staaten unmittelbar nach der Ernte. Diese Resultate sind, unsere Monarchie betreffend, folgende: Der Ueberschuss beträgt an Weizen über $1^1/_2$ Millionen Hektoliter, der Minderertrag an Roggen wurde durch die bessere Qualität paralysirt; dagegen ist ein Ueberschuss an Futter- und Braugerste von $1^1/_2$ Millionen, ferner an Hafer von 3 Millionen zu verzeichnen. Die Exportfähigkeit der Monarchie beziffert sich in

Weizen, bezw. dem daraus erzeugten Mehle auf 3 Millionen metrische Centner, Gerste aus dem daraus erzeugten Malz auf 4 Millionen metrische Centner, Hafer auf 2 Millionen metrische Centner. Von Roggen haben wir nichts zu exportiren.

Aufbewahrung von Reisegepäck in den Eisenbahnstationen.

Der Handelsminister hat an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als der Vorsitzenden der Directoren-Conferenz der Oesterreichischen Eisenbahnen, folgenden Erlass, betreffend die Einrichtungen zur Aufbewahrung von Reisegepäck in den Eisenbahnstationen, gerichtet:

Zufolge § 32, Alinea 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements müssen auf grösseren Stationen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung einem Bahnbediensteten (Portier) gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben. Diese Bestimmung des Betriebsreglements ist nun zur Wahrung der Interessen des reisenden Publikums insofern unzureichend, als im Falle des Verlustes von Reisegepäck, welcher um so leichter vorkommen kann, je weniger dem betreffenden Bediensteten geeignete Localitäten zur Verfügung stehen, der Ersatzanspruch gegen den mittellosen Bahnbediensteten nur eine theoretische Bedeutung hat. Ferner ist eine derartige Nebenbeschäftigung, welche die Bahnbediensteten zur Forderung von Trinkgeldern seitens des Publikums autorisirt und dieselben, namentlich in grösseren Stationen, in nicht unbeträchtlicher Weise in Anspruch nimmt, auch geeignet, in anderer Weise zu Unzukömmlichkeiten Anlass zu geben. Wenngleich kein zwingender Grund vorliegt, dermalen eine Aenderung der betreffenden Stelle des Betriebsreglements vorzunehmen, so erscheint es dennoch wünschenswerth, dass in dieser Beziehung den Interessen des Publikums in weitgehenderer Weise Rechnung getragen werde. Dies könnte zunächst dadurch stattfinden, dass in grösseren und solchen Stationen, wo erfahrungsgemäss nur ein kürzerer Aufenthalt des Publikums zum Marktbesuch oder zur Besichtigung einzelner Naturschönheiten unter Deponirung des Reisegepäcks stattfindet, dasselbe entweder seitens der Bahnanstalt selbst oder eines leistungsfähigen, durch eine Caution gebundenen Unternehmers unter den von der Bahnverwaltung vorzuschreibenden Bedingungen übernommen werde. Uebrigens könnte es wohl kaum einem principiellen Bedenken unterliegen, auch in kleineren Stationen die betreffenden Gepäckstücke durch den mit der Gepäckabfertigung betrauten Bediensteten gegen Empfangsbestätigung Namens der Bahnverwaltung übernehmen zu lassen. Dass hiermit an die Bahnverwaltungen kein unbilliges Verlangen gestellt und einem thatsächlich vorhandenen Bedürfnisse des Publikums Ausdruck verliehen wird, wolle die Direction daraus entnehmen, dass derlei Einrichtungen, wie aus der beiliegenden Nachweisung hervorgeht, im Deutschen Reiche bereits in grösserem Umfange zur Durchführung gelangt sind. Ich lade sohin die Direction ein, den vorliegenden Gegenstand in der Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen und über den diesfalls gefassten Beschluss sodann anher zu berichten.

Eisenbahn Budapest-Semlin.

Der bisher noch nicht eröffnete letzte Theil der Eisenbahnlinie Budapest-Semlin, welcher die Savebrücke zwischen Semlin und Belgrad und die dazu gehörige Linie bis zur Station Zimony umfasst, wird am 4. September zugleich mit der Eisenbahn Belgrad-Nisch dem allgemeinen Verkehr übergeben werden.

Bahn-Eröffnungen im Monat Juli 1884.

Im Monat Juli 1884 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Die Localbahn Piski-Wajda-Hunyád der Königlich Ungarischen Staatsbahnen am 1. Juli, Länge	15,5 km
Die Localbahn Jaroslau-Sokal der Galizischen Carl-Ludwigbahn am 6. Juli, Länge	146,29 „
Die Vicinalbahn Száthmár-Nemety-Nagybánya ebenfalls am 6. Juli, Länge	56,1 „
Die Localbahn Czernowitz-(Zuczka-)Nowosielitza am 12. Juli, Länge	30,76 „
Die Strecke Budapest-(Kelenföld-)N.-Szöny der Königlich Ungarischen Staatsbahnen am 16 Juli, Länge	88,0 „
Die Localbahn Bisenz-Gaya der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft am 20. Juli, Länge	17,6 „
Die Localbahn Neusohl-(Beszterczebánya-)Brczowa der Königlich Ungarischen Staatsbahnen am 22. Juli für den Frachtenverkehr und am 26. Juli für den Personenverkehr, Länge	34,3 „
Zusammen	388,55 km

Eisenbahn-Verkehr im Monat Juli 1884.

Im Monat Juli 1884 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 6 023 009 Personen und 5 026 558 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 909 375 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 958 fl. — Im gleichen Monat 1883 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehr von 5 222 104 Personen und 4 743 043 t Güter 20 253 310 fl. oder pro Kilometer 1 013 fl.; daher resultirt für den Monat Juli 1884 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 5,4 pCt.

Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli 1884 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 131 221 597 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 133 616 748 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Periode a. c. 20 567 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 778 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für die diesjährige Betriebsperiode Januar bis Juli pro Kilometer auf 6 380 fl. gegen 6 756 fl. im Vorjahre, d. i. um 376 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1884 auf 10 937 fl. pro Kilometer, gegen 11 582 fl. pro 1883, d. i. um 645 fl., oder in beiden Fällen um 5,6 pCt. ungünstiger.

Die Oesterreichischen Waggon- und Locomotiv-Fabriken.

Der Verein der Montan-Industriellen hat an die Tagesblätter folgende Mittheilung versendet: „Der Handelsminister empfing eine Deputation der Oesterreichischen Waggon- und Locomotiv-Fabriken, welche demselben in einer Denkschrift die traurige Lage der von ihnen vertretenen Industriezweige zur Kenntniss brachten. In dieser Denkschrift wird hervorgehoben, dass bis Ende October sämmtliche Aufträge auf Waggons und Locomotiven vollendet seien, dass die Restringirung des Betriebes in einigen Zweigen schon begonnen habe, dass mit Beginn des Winters die Entlassung Tausender von Arbeitern unausweichlich sei, wenn nicht noch in letzter Stunde Aufträge erfolgen. Diese traurige Lage sei dadurch entstanden, dass die zur Verstaatlichung herangezogenen Privatbahnen seit längerer Zeit keine Neuanschaffungen an Fahrbetriebsmitteln gemacht haben, deren Bedarf von allen Seiten anerkannt und im Interesse eines geregelten Verkehrs ein Gebot der Nothwendigkeit sei. Der Handelsminister erklärte der Deputation, dass er sich schon seit längerer Zeit eingehend mit dieser Frage beschäftigt und die Ueberzeugung gewonnen habe, dass die Leistungen der Fahrbetriebsmittel auf den Staatsbahnen im Vergleiche mit anderen Bahnen ganz aussergewöhnlich hohe seien, dass deren Abnutzung daher selbstverständlich eine grössere sein müsse und dass daher Nachschaffungen unbedingt nothwendig seien, soll nicht bei plötzlich eintretendem grösseren Bedarfe die Gefahr des Versagens der zur Beförderung nöthigen Fahrbetriebsmittel erfolgen. Bei dem Umstande jedoch, als der Minister an die für diese Zwecke gesetzlich festgestellten Geldmittel gebunden sei, könne er vorläufig nur kleinere Posten von Fahrbetriebsmitteln in Bestellung geben. Zur definitiven Regelung dieser Angelegenheit werde er jedoch dem Parlamente eine Vorlage unterbreiten, wodurch für ein mehrjähriges Präliminare der für die Staatsbahnen dringendsten Anschaffungen vorgesorgt werden soll. Hierdurch wäre es möglich, der Industrie Jahr für Jahr ein sicheres Minimum von Arbeit zuzuführen, jede Ueberstürzung zu vermeiden, die Verkehrssicherheit der Bahnen zu erhöhen und jene Stabilität in den Bestellungen einzuführen, welche dem Industriellen die Gewissheit constanter Arbeit, dem Bahnbetriebe billige Betriebsmittel giebt und in Zeiten erhöhten Bedarfes den Appell an ausländische Fabriken ausschliesst". – Hierzu verlautet noch, dass von der Deputation auf den Vorgang der I. Ungarisch-Galizischen Bahn hingewiesen wurde, welche die Bestellung der benöthigten Fahrbetriebsmittel nur gegen Bewilligung von mehrjährigen Annuitäten vornehmen will. Ferner verlautet, dass die Generaldirection der Staatseisenbahnen einen Bedarf von 200 Locomotiven und 2 000 Wagen nachweist, wovon noch in diesem Jahre 60 Locomotiven und 500 Wagen zur Bestellung gelangen sollen.

Eisenbahn Jaroslau-Sokal.

Das Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der Galizischen Carl-Ludwigbahn die Activirung des Nachtverkehres auf der Localbahn Jaroslau-Sokal unter Anwendung der für den Tagesverkehr festgesetzten Maximal-Geschwindigkeit von 25 km pro Stunde und zwar ohne Einführung der elektrischen Locomotiv-Beleuchtung, jedoch unter der Voraussetzung, dass die unbewachten und nicht mit Schranken abgeschlossenen Wegeübergänge langsam und vorsichtig befahren werden, für so lange gestattet, als der gegenwärtige Fahrplan beibehalten wird und der Zugsverkehr keine intensive Ausdehnung in der Nachtzeit erfährt.

Die Tarifermässigung auf der Ferdinands-Nordbahn.

Diese vom 15. September d. J. in Kraft tretenden Ermässigungen wurden wie folgt verlautbart: „Die Direction der ausschliesslich privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat, um den auf eine allgemeine Verbilligung der Transportpreise für Eil- und Frachtgüter abzielenden Wünschen des verkehrtreibenden Publikums entgegenzukommen, beschlossen, auf ihren Transportlinien mit 15. September eine Ermässigung der bisherigen Taxen für Eil- und Frachtgüter zur Einführung zu bringen. Die Tarifreductionen, deren Bedeutung und Tragweite wir demnächst in Betracht ziehen werden, bestehen darin, dass im Localverkehr der Hauptlinie inclusive der Strecken Lundenburg-Grussbach und

Neusiedl-Zellerndorf, sodann im Verkehre der Stationen der Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, endlich im Verkehr der Mährisch-Schlesischen Nordbahn als solcher um circa 15 bis 18 pCt. herabgegangen wird. Die Ermässigungen beziehen sich vorzugsweise auf mineralische Kohle, Coaks und Briquets, für welche die einzustellenden Ausnahmetarife eine durchschnittliche Ermässigung von 15 pCt. erfahren; eine weitere Ermässigung ist für den Transport von Pferden, Fohlen und Maulthieren bei Beförderung derselben als Eilgut insofern in Aussicht genommen, als bei Aufgabe von drei oder mehr Stücken eine Grundtaxe von 7 kr. (gegen die bisherige Grundtaxe von 8 kr.) eingehoben würde. Was die obenerwähnte Ermässigung für Kohle, Coaks und Briquets betrifft, so würde sie nur in den Relationen ab Ostrau, Hruschau und Oderberg nach Prerau und Olmütz, für welche bereits ein niedrigerer Frachtsatz, als die beabsichtigte fünfzehnprocentige Ermässigung entsprechen würde, besteht, nicht eintreten. Schliesslich beabsichtigt die Direction der Nordbahn eine gleiche Ermässigung für Kohle, Coaks und Briquets auch für die Strecke Bielitz-Saybusch-Jablocic und ab Brünn nach sämmtlichen Stationen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn einzuführen. — Was den Geltungsbereich des sub 1 erwähnten neuen Localtarifes betrifft, so bezieht sich derselbe auf die Hauptbahn Wien-Krakau, dann die Flügelbahnen Floridsdorf-Jedlesee, Gänserndorf-Marchegg, Lundenburg-Nikolsburg-Grussbach, Neusiedl-Zellerndorf, Lundenburg-Brünn, Prerau-Olmütz, Schönbrunn-Troppau, Dzieditz-Bielitz-Biala, Trzebinia-Myslowitz und Szczakowa-Granica, und beruhen die neuen Frachtsätze für Eilgüter, für die Normalclassen und die Wagenladungsclassen, dann für die Specialtarife 1a (Salz etc.), 1b (Getreide etc.) und 2 (Holz) auf nachstehenden ermässigten Grundtaxen pro 100 km und 1 km:

1. Eilgüter.	
a) gewöhnliche . . .	1,80 kr.
b) ermässigte	0,82 „
c) besond. ermässigte .	0,61 „
2. Frachtgüter.	
Sperrige Güter . . .	0,96 „
Classe I	0,61 „
Classe II von 1—300 km	0,50 „
für jedes weitere Kilometer	0,42 „
Wagenladungsclasse A.	
Von 1—100 km . .	0,42 „
„ 101—200 „ . .	0,33 „
„ 201—300 „ . .	0,32 „
„ 301—400 „ . .	0,28 „
für jedes weitere Kilometer	0,20 „
Wagenladungsclasse B.	
Von 1—100 km . .	0,33 „
„ 101—200 „ . .	0,28 „
„ 201—300 „ . .	0,26 „
„ 301—400 „ . .	0,19 „
für jedes weitere Kilometer	0,16 „

Wagenladungsclasse C.	
Von 1— 50 km . .	0,30 kr.
„ 51—100 „ . .	0,24 „
„ 101—200 „ . .	0,15 „
für jedes weitere Kilometer	0,14 „
Specialtarif 1a.	
Von 1—100 km . .	0,38 „
„ 101—200 „ . .	0,28 „
„ 201—300 „ . .	0,27 „
„ 301—400 „ . .	0,25 „
für jedes weitere Kilometer	0,24 „
Specialtarif 1b.	
Von 1—70 km	0,40 „
für jedes weitere Kilometer	0,24 „
Specialtarif 2.	
Von 1— 50 km . .	0,30 „
„ 51—100 „ . .	0,22 „
„ 101—200 „ . .	0,20 „
für jedes weitere Kilometer	0,14 „

Oesterreichische Währung.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte etc. (Specialtarif 1b) wurden die bisherigen Einheitssätze beibehalten, nachdem die Frachtsätze dieses Specialtarifes für Entfernungen von 180 bis 320 km zur Zeit bereits billiger sind, als die einschlägigen publicirten Normaltaxen der westlichen Staatsbahnen.

Eine Entscheidung der Königlich Ungarischen Curie.

Ein Handelsmann wurde wegen unrichtiger Angabe des Gewichtes einer zur Bahn aufgegebenen Sendung nach § 48 des B. R. verurtheilt, obwohl er den Nachweis erbringen wollte, dass nicht er, sondern sein Gehilfe die unrichtige Angabe verschuldet. Die Motive besagen: Die Eisenbahn muss sich wegen leichter Uebervortheilung und wegen der gefährdeten Sicherheit durch Ueberlastung der Wagen durch hohe Poenalien schützen. Es ist die Pflicht des Aufgebers, die Bahnanstalt vor diesen Nachtheilen zu bewahren; er muss daher die volle Verantwortlichkeit für seinen Untergebenen tragen; es wird ihn vielmehr ausser der civilrechtlichen Haftung noch das Strafgesetz treffen, wenn er wissentlich die unrichtigen Angaben machen würde.

Arlberg-Tunnelkabel.

Vor einigen Tagen ist eine wichtige und wissenschaftlich interessante Arbeit vollendet worden. Es wurden nämlich die Endpunkte des Arlberg-Tunnelkabels nach zweiwöchentlichem harten, aber höchst lehrreichen Schaffen in Langen und St. Anton eingeführt. Dieses Tunnelkabel ist das drittlängste der Welt. Die vom Reichsrathe hierfür bewilligte Summe beträgt 94 000 fl. Zwei eisengepanzerte Kabelstränge enthalten bei einem Durchmesser von 3½ cm und einer Länge von 10 270 m drei und sieben Kupferleitungen, indess das dritte mit Blei umgebene Kabel drei Leitungen führt, demnach im Ganzen 13 Leitungsadern. Das vierte einaderige Kabel an der nördlichen Tunnelwand in Manneshöhe aufgehängt, wird den Zweck haben, die am Ende eines jeden Kilometers aufgestellten Signalglocken zu betreiben. Die erstgenannten drei Kabel liegen in getheerten hölzernen Schläuchen, wohlgebettet im Schotter, und zwar zwischen dem Gleise und der südlichen Tunnelwand und enthalten sowohl die Staatstelegraphen- als auch die Bahnbetriebsleitungen. Das etwa 70 000 kg wiegende theure Gut wird durch eine neuartige Vorrichtung vor Beschädigungen durch Blitzschläge geschützt. Das Arlberg-Kabel sichert nun eine verlässliche Verbindung Oesterreichs mit dem Auslande im Westen.

Verbindungsgleise zwischen Nord- und Nordwestbahn.

Zufolge Erlasses des Handelsministeriums findet demnächst bezüglich des von der Oesterreichischen Nordwestbahn vorgelegten Projectes für ein Verbindungsgleis zwischen den Wiener Bahnhöfen der Nordwestbahn und der Nordbahn eine commissionelle Verhandlung statt.

Die Eisenbahn-Locomotive im Feuerlöschdienst.

Diese von den Preussischen Bahnen getroffene Einrichtung, die beim Ausbruche eines Feuers auf den Bahnhöfen, kleineren Stationen und auf der freien Strecke ausserordentlichen Vortheil zu bieten verspricht, wird auch hierorts ins Auge gefasst. Sämmtliche im Rangir- und Reservedienste Verwendung findenden Locomotiven werden nämlich mit einer Spritzenvorrichtung und den nöthigen Schläuchen versehen, damit sie zu Feuerlöschzwecken benutzt werden können. Für unsere Verhältnisse wäre die Durchführung einer ähnlichen Massregel um so wirksamer, als die Oesterreichischen Bahnverwaltungen in allen grösseren Stationen gutgeschulte Feuerwehren besitzen, welche aus dem Arbeiter-Personale herangebildet werden. Zu dieser von den Tagesblättern gebrachten Notiz ist zu bemerken, dass diese Einrichtung bereits auf einigen Bahnen besteht und nun allgemein eingeführt werden soll.

Vergrösserung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Dieselbe hat im Laufe dieses Jahres schon mehrere Linien erworben, um theils ihr Verkehrsgebiet zu arrondiren, theils um lästige Concurrenten zu bekämpfen. In den massgebenden Kreisen des Pariser Comités dieser Gesellschaft waltet nun jetzt das Streben vor, das Verkehrsgebiet, namentlich in Böhmen, zu vergrössern; hierzu ist dem „Tagblatt" zufolge die Erwerbung der Böhmischen Nordbahn ausersehen, ob nun im Wege des Vertrages oder im Wege des Kaufes, muss noch dahin gestellt bleiben. Durch die so geplante Erwerbung würde sich dann das Verkehrsgebiet der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn um 300 km vergrössern und würde dieselbe neuerdings zwei ausländische Uebergangspunkte, nämlich Warnsdorf und Ebersbach-Georgswalde, gewinnen.

Carl-Ludwigbahn und Galizische Transversalbahn.

Die Verhandlungen, welche die Vertreter der Staatsbahnen und der Carl-Ludwigbahn wegen Vereinbarung eines Cartells für die Galizische Transversalbahn führten, wurden der „N. Fr. Pr." zufolge vertagt, ohne dass es zu einer Einigung gekommen wäre. Trotz der entschiedenen Geneigtheit, welche auf beiden Seiten für den Abschluss eines Cartells kundgegeben wurde, und trotzdem im Laufe der durch vierzehn Tage geführten Verhandlungen von beiden Theilen nach und nach bedeutende Zugeständnisse gemacht waren, mussten die Verhandlungen vorläufig abgebrochen werden, weil bezüglich eines von beiden Seiten für gleich wichtig erachteten Punktes eine Annäherung nicht zu erzielen war. Man hatte sich über Folgendes geeinigt: Die Carl-Ludwigbahn solle nach wie vor den ganzen Russischen Verkehr, welcher bei Brody und Podwoloczyska eintritt, behalten; desgleichen solle ihr der ganze Verkehr aus dem unmittelbaren Bereiche ihrer Stationen bleiben. Was den Verkehr aus Rumänien betrifft, so solle in der Richtung der Donau gegen Wien eine Demarcationslinie gezogen und festgesetzt werden: die von Rumänien, sowie von den Stationen der Lemberg-Czernowitzer Bahn bis Stanislau kommenden Transporte, welche nach dem Süden, insbesondere Ungarn, bestimmt sind, fallen ausschliesslich der Route der Transversalbahn zu; die Transporte, deren Bestimmungsort nördlich und westlich liegt, werden in einem bestimmten Verhältnisse repartirt, so dass jede der beiden Routen mehr oder weniger erhält, je nachdem die Distanzunterschiede mehr oder weniger zu ihren Gunsten sprechen. Eine Differenz ergab sich jedoch bezüglich des Gebietes, welches die Transversalbahn von Stanislau angefangen in der Richtung nach Westen durchschneidet; den Verkehr dieses Gebietes nahm der Vertreter der Staatsbahnen ausschliesslich für die Transversalbahn in Anspruch, während der Vertreter der Carl-Ludwigbahn eine Verzichtleistung auf diesen Verkehr nicht eingehen wollte. Es handelt sich da um Transporte aus dem Bereiche der Albrechtbahn und Dniesterbahn, insbesondere um Holz, Petroleum, Erdwachs und Ceresin, Transporte, welche jetzt der Carl-Ludwigbahn zufallen, und welche sie unter Hinweis auf die geographische Lage nicht ohne Weiteres preisgeben zu können erklärt. Das war das Ergebniss der letzten Verhandlungen: Einigkeit bezüglich

des Russischen, Rumänischen und Ungarischen Verkehres, dagegen völlige Divergenz bezüglich des Verkehres von Stanislau westwärts. Die Carl-Ludwigbahn stellte nun die Proposition, dass sie den ganzen Rumänischen Verkehr, der nach dem Norden und Westen bestimmt ist, mit der Route der Transversalbahn zur Hälfte theilen wolle, dagegen auf den Verkehr der Transversalbahn zwischen den Punkten Stanislau, Stry, Chyron und Przemysl Anspruch mache, und zwar im Verhältnisse der Distanzunterschiede, die sich eventuell zwischen der Verfrachtung auf der einen und der anderen Route ergeben. Diese Proposition wurde als das Aeusserste dessen hingestellt, was die Carl-Ludwigbahn bieten könne und fordern müsse. Seitens der Staatsbahnen wurde auf diese Proposition erwidert, dass sie das Anerbieten, den Rumänischen Verkehr zur Hälfte zu theilen, acceptiren und dafür 25 pCt. des Verkehrs zwischen Stanislau-Stry-Chyrow-Przemysl der Carl-Ludwigbahn überlassen. Diese Gegenproposition solle gleichfalls die letzte sein. Die Carl-Ludwigbahn antwortete, den Gegenantrag der Staatsbahnen nicht annehmen zu können, erbat sich jedoch Bedenkzeit, um neue Studien pflegen zu lassen. So wurden denn die Verhandlungen vorläufig vertagt. Die Entscheidung drängt auch nicht, denn die Transversalbahn wird vor Schluss des Jahres kaum vollendet sein, und bis dahin wird wohl eine Verständigung erzielt werden. Die Verhandlungen führte Namens der Staatsbahnen Hofrath Steingraber, Namens der Carl-Ludwigbahn Kaiserlicher Rath Lewicki.

Börsenbericht und Waggon-Leihgesellschaften.

Der Misserfolg des Saatenmarktes hat die Exportbahnen noch mehr gedrückt. Trotz der anhaltenden Zuckerkrise sind jedoch Nordwest (174) und Elbethal (174) gestiegen. Auch Lemberg-Czernowitz (191) ist auf das demnächst zu besprechende Gerücht des Verkaufes der Rumänischen Linien gestiegen. Trotz der schlechten Exportaussichten sind die beiden Waggon-Leihgesellschaften gesucht, weil bei dem regen internen Verkehr und dem schwachen Wagenpark mehrerer Bahnen ihre Waggons doch lohnende Beschäftigung finden. Ueber die Prosperität dieser Gesellschaften schreibt W. W. vielleicht etwas überschwänglich Folgendes: „Zu den empfehlenswerthen Papieren zählen besonders die Actien der Waggon-Leihgesellschaft; dieselben zahlen 10 pCt., ja noch mehr. Die Wiener Waggon-Leihgesellschaft hat die schwersten Krisen glücklich überdauert und war in der Lage, selbst in den traurigsten Jahren eine gute Dividende zu vertheilen; ein Beweis, dass in dem Unternehmen ein gesunder Kern steckt. Dies gilt auch von der Pester Waggon-Leihgesellschaft, welche gleichfalls sehr günstige Resultate aufweisen kann. Im Jahre 1883 vertheilte die Wiener Eisenbahnwaggon-Leihgesellschaft eine Dividende von 11½ fl.; ihr heutiger Cours ist 111, sie verzinst sich also mit reichlich 10 pCt.; die Pester Waggon-Leihgesellschaft, deren Cours heute 91 ist, zahlte 8 fl., d. i. ca. 9 pCt. des heutigen Courswerthes. Von einer gefahrvollen Investition des Anlagecapitals kann bei diesen 2 genannten Gesellschaften keine Rede sein; sie haben weder theure Baugründe, noch einen Effectenbesitz, der im Werthe sinken könnte, sie haben nichts als Waggons, von denen sie jährlich reichliche Abschreibungen vornehmen."

Italien.

Der Verkehr von Spezia ist aufgehoben (cfr. Mittheilung in No. 69 Seite 904 d. Ztg.), dagegen sind Sendungen nach Spezia (cfr. Bekanntmachung Seite 920) gestattet.

Die Eröffnung der ersten Serbischen Eisenbahnlinie.

Telegraphisch wird aus Belgrad, den 4. September gemeldet: Heute fand die feierliche Eröffnung der Eisenbahnlinie Belgrad-Nisch statt. Es hatten sich hierzu auf dem festlich mit Serbischen, Oesterreichischen und Ungarischen Fahnen und Emblemen geschmückten Bahnhof sämmtliche Minister, die Bahndirection, verschiedene Würdenträger sowie zahlreiche Gäste von hier wie aus Pest und Wien versammelt. Nachdem der Metropolit die Einsegnungsmesse celebrirt hatte, setzten sich unter den Klängen der Nationalhymne und dem Donner der Geschütze die Extrazüge nach Nisch in Bewegung.

Ueber die Bedeutung der Serbischen Bahnen für Oesterreich-Ungarn, über welche wir Anfangs April d. Js. einen eingehenden Aufsatz brachten (siehe No. 27 S. 357), schreibt die Presse in Veranlassung der Bahneröffnung:

„Man hat in Serbien erkannt, dass es in erster Linie die politische und wirthschaftliche Anlehnung an Oesterreich-Ungarn gewesen ist, welcher der rasche Aufschwung des jungen Königreichs zu verdanken ist. Die Handelsbeziehungen zwischen den beiden Staaten haben sich in den letzten 10 Jahren zu sehr lebhaften gestaltet; sie haben durch den vor wenigen Jahren abgeschlossenen Handelsvertrag ihre officielle Weihe empfangen und sie werden durch die Eröffnung der Linie Belgrad-Nisch sich zu noch innigeren gestalten. Das Innere Serbiens ist nun dem Weltverkehre erschlossen. Der Import nach Serbien wird sich rascher und billiger vollziehen und ebenso wird der neue Schienenweg, indem er den Export der Serbischen Naturproducte fördert, die Productivität Serbiens in mächtiger Weise heben. Noch ist die Serbische Linie eine Sackbahn; aber wenn erst mit Ende 1886 die in der Conférence à quatre vorgesehenen Anschlüsse vollendet, wenn dann erst die Verbindung der Linie Belgrad-Nisch mit Salonichi einerseits und Constantinopel andererseits hergestellt ist, dann wird sich auf den neuen Linien ein Durchzugsverkehr von ungeahnter Höhe entwickeln, welcher nicht in letzter Linie auch Serbien zu Statten kommen muss. Bei den Handelsbeziehungen unserer Monarchie zu Serbien bedarf es wohl keiner besonderen Hervorhebung der Wichtigkeit, welche die Serbischen Bahnen für Oesterreich-Ungarn besitzen. Wir brauchen nur darauf hinzuweisen, dass Oesterreich-Ungarn mit mehr als 80 pCt. der Gewichtsmengen und mit 75 pCt. des Handelswerthes an der Einfuhr nach Serbien interessirt ist und dass einer Reihe unserer Industrieartikel, so insbesondere landwirthschaftlichen Geräthschaften und Eisenartikeln überhaupt, im Handelsvertrage mit Serbien Zollbegünstigungen eingeräumt sind, welche erst jetzt durch die Eröffnung der Linie Belgrad-Nisch zur vollen und practischen Geltung kommen werden. Durch die Zusicherung directer Tarife, durch die Verpflichtung, den Oesterreichisch-Ungarischen Handel durch keinerlei zu Gunsten des Auslandes gewährte Differentialtarife in Nachtheil zu bringen, sind unsere Handelsinteressen genügend gewahrt und eine Garantie dafür geboten, dass unser Handel nach und durch Serbien auch in Hinkunft nicht nur keine Beeinträchtigung, sondern vielmehr eine weitere Entwicklung erfahren werde. Serbien hat eine seiner Europa gegenüber eingegangenen Verpflichtungen durch Vollendung der Linie Belgrad-Nisch erfüllt. Es hat diese trotz der vielen Terrainschwierigkeiten rechtzeitig hergestellt und in fachmännischen Kreisen begegnet man sich in dem Urtheile, dass die Linie in durchwegs solider Weise gebaut ist. Es bleibt nur zu hoffen, dass der weitere Ausbau der Serbischen und der an dieselben anschliessenden Bulgarischen und Türkischen Linien rechtzeitig erfolgen und dass der Berliner Vertrag in Betreff seiner hierauf bezüglichen Bestimmungen voll und ganz zur Ausführung gelangen werde. Die Vollendung dieser Linien wird eine volkswirthschaftliche Umwälzung, einen Aufschwung des Orienthandels im Gefolge haben, der sich heute in seinem ganzen Umfange noch nicht ermessen lässt."

Was die administrativen, finanziellen und Stationsverhältnisse anlangt, so können wir den früher von uns mitgetheilten Notizen aus erster Quelle Folgendes beifügen. Die obere Leitung der Serbischen Staatsbahnen hat das „Ministère des travaux publics" (Abtheilung für Eisenbahnen) in Belgrad (Director von Richter). Director der „Compagnie de la construction et l'exploitation des Chemins de fer Serbes" ist Generaldirector Amilhau. Die Gesellschaft exploitirt gegen feste Sätze pro Zugkilometer, unter Stellung des Personals und Uebernahme der Bahnunterhaltung die Bahn und nimmt die sämmtlichen Einnahmen, welche der Regierung zufallen, für diese ein. Die nunmehr eröffnete Linie Belgrad-Nisch hat eine Länge von 244 km. Dieselbe hat in Belgrad Anschluss an die Ungarische Staatsbahnlinie Budapest-Belgrad mittelst fester Brücke über die Save.

Die Stationen und deren Entfernungen ab Belgrad sind:

	km		km
1. Belgrad	—	12. Bagrdan	120,4
2. Topschider H	5,3	13. Jagodina	135,3
3. Reznik H	14,2	14. Tschupria	148,4
4. Ripagne	21,4	15. Paratschin	155,3
5. Ralja	34,9	16. Sikiriza H	168,6
6. Vlaschka H	47,8	17. Stalac	176,5
7. Medjuludje	53,2	18. Djunis	195,2
8. Kusadak	67,6	19. Korman H	206,0
9. Palanka	78,7	20. Alexinatz	214,4
10. Velika Plana	90,6	21. Grejac	224,8
11. Lapovo	109,7	22. Nisch	243,6

Ueber die baulichen Verhältnisse dieser und der übrigen Serbischen Eisenbahnlinien siehe No. 67 S. 880.

Partielle Verlegungen der Eisenbahn Plogesti-Predeal-Kronstadt.

Der „Deutschen Bauzeitung" wird aus Bukarest berichtet: Diese erst vor wenigen Jahren erbaute Bahn, welche Rumänien mit Siebenbürgen verbindet, ist häufig partiellen Zerstörungen ausgesetzt, welche den Verkehr in empfindlicher Weise schädigen. Alljährlich leidet die Bahn in ihrem Rumänischen Theile unter den Hochwassern, so dass stets grosse, einem sehr bedeutenden Capitale entsprechende Summen zur Beseitigung der Schäden verwendet werden müssen.

Diese Uebelstände rühren von der gewählten Trace her, welche mit dem Eintritt der Bahn in die Karpathen dem Thale der Prahova eine bedeutende Strecke folgt. Die Prahova ist ein wilder Gebirgsfluss, der mehrere Wildbäche aufnimmt, sie hat sich im Laufe der Zeit ein ziemlich breites Thal in den Gebirgsstock eingeschnitten, welches sie vollständig verwüstet, indem sie

sich durch ihre Geschiebeablagerungen zwingt, ihren Lauf stets verändert und sich so von einer Seite des Thales zur anderen wirft. Unter den möglichen Tracen war wohl die gewählte, was die erste Anlage betrifft, die billigste; denn ein Aufsuchen des Geländes, sowie grössere Durchtunnelungen wären in dem losen Trümmergestein, das vorherrscht, ebenso schwierig als theuer gewesen.

Fasst man jedoch den gegenwärtigen Zustand der Bahn ins Auge und erwägt, dass die häufigen Unterbrechungen eben so sehr ein unverhältnissmässig grosses Betriebscapital fordern, wie sie den Verkehr empfindlich treffen, so kommt man leicht zu der Einsicht, dass die Wahl der Trace keine glückliche war. Dieser Erkenntniss hat sich auch die Generaldirection der Rumänischen Bahnen nicht verschliessen können, und sie scheint entschlossen, wenigstens die ungünstigsten Stellen der Bahn zu verändern. Die Studien für diese Arbeiten sollen in Bälde beginnen.

Die letzte Schädigung des Bahnkörpers hat Ende Juli stattgefunden zwischen Komarnik und Sinaia, dem aufblühenden Karpathen-Kurorte, in dessen Nähe das Königliche Schloss Peles steht. An der einen Stelle wurde die Bahn von den tosenden Fluthen ganz fort gespült, während an einem anderen Punkte, eine eiserne Fachwerkbrücke von ihren Widerlagern herab gestürzt und zu Grunde gerichtet wurde.

Es mag von Interesse sein zu erfahren, wie dies geschah. Einer der mehreren in die Prahova mündenden Wildbäche kommt bei der erwähnten Brücke aus der Valea Concea genannten Schlucht. Bei heftigem, anhaltenden Regen führte derselbe seinen Murgang in die Prahova, welche damals nicht genügend Wasser besass, um die grossen Geschiebsmassen mitreissen zu können. Der Fluss wurde gestaut und trat über die Brücke, welche, als die inzwischen angeschwollene Prahova das angehäufte Gerölle des Murganges fortriss, dem wüthenden Anprall des mit Geschieben gesättigten Wassers nicht widerstand und von den Widerlagern herab gestürzt wurde.

Gegenwärtig wird den Anforderungen des Verkehrs an jener Stelle mit Hülfe einer provisorischen Holzbrücke entsprochen und es wird wohl noch längere Zeit dauern, bis die Züge wieder ungehindert werden circuliren können.

Bukarest, August 1884.

Amerikanische Correspondenz.

Gepäckverkehr.

Bei den Amerikanischen Bahnverwaltungen fungiren für die mit dem Gepäckverkehr verbundenen Angelegenheiten besondere obere Geschäftsleiter: „General-Baggage-Agents“, welche ebenso, wie die Vorstände aller übrigen Geschäftszweige ihren besonderen Verein haben, dessen Mitglieder zur Besprechung der geschäftlichen Angelegenheiten ihres Departements halbjährlich zusammentreten.

In der letzten derartigen Versammlung zu Boston am 16. Juli cr., welche von 45 Mitgliedern besucht war, kamen u. A. folgende Puncte zur Behandlung:

1. Zur möglichsten Verminderung von Verschleppungen wurde beschlossen, die Gepäckexpedienten und Packmeister (baggage-agents and baggage-masters) zu instruiren, auf der mit den Gepäckchecks an dem Gepäckstück zu befestigenden Karte unmittelbar neben dem Namen der Bestimmungsstation den des betreffenden Staates zu markiren.

2. Zu dem gleichen Zwecke war von einem Vertreter vorgeschlagen, von den Reisenden zu verlangen, jedes Gepäckstück mit Namen, Wohnort (Stadt, Provinz, Staat) zu bezeichnen und hierzu jede Station mit passenden Kärtchen zur unentgeltlichen Benutzung durch die Reisenden zu versehen.

Bei der Discussion hierüber wurde jedoch statt dessen beschlossen, auf allen Stationen an verschiedenen Stellen Plakate anzubringen, durch welche die Reisenden ersucht werden, ihr Gepäck mit Namen und Adresse zu versehen, um dadurch eine wichtige Hülfe beim Aufsuchen und Wiederherbeischaffen verschleppter Stücke zu gewähren.

3. Manche Bahnen befördern kaufmännische resp. Musterkoffer bis zum Gewicht von 200—300 Pfund frei. Es wurde zur Erzielung einer einheitlichen Behandlung vorgeschlagen, allgemein derartige Stücke auf 1 Billet I. Classe nur bis zum Gewichte von 200 Pfund frei zu befördern und nur 1 Billet zur Anrechnung bringen zu lassen. Bei der Besprechung trat aber das Bestreben hervor, die den Handlungsreisenden bisher gewährte weitgehende Gepäckfreiheit möglichst einzuschränken, der Vorschlag gelangte daher nicht zum Beschluss.

4. Der Missbrauch, geborgte Billets zur Erlangung grösseren Gepäckfreigewichts zu präsentiren, kam zu einer längeren Besprechung, doch wusste man ein allgemein anwendbares Mittel zur Abhülfe nicht zu finden. Um dem Missbrauch soviel als möglich zu steuern, wurde von der betreffenden Commission nur vorgeschlagen, die Beamten zu instruiren, die Zulassung von mehr als 1 Billet zu verweigern, wenn nach ihrer Meinung von einem, mehrere Billets vorzeigenden Passagier eine Defraude versucht wird, resp. in zweifelhaften Fällen zu verlangen, dass derartige Personen die Schlüssel zu dem Gepäck vorlegen oder sich sonst als Eigenthümer legitimiren. Dabei wurde besonders constatirt, dass die sog. 1 000 Miles Coupon-Billets in ihrer jetzigen Form ausserordentlich geeignet sind, den Inhabern zur missbräuchlichen Verwendung behufs Erlangung von Gepäckfreigewicht Vorschub zu leisten.

5. Eine Commission wurde ernannt, um Vorschläge zu machen, wie den beim Transport von Leichen entstandenen grossen Uebelständen abzuhelfen, besonders eine ausreichende Präparation zu erzielen sei.

6. Durch Resolution wurde es als eine Frage der Ehre und Pflicht jedes Vereinsmitgliedes hingestellt, für prompteste Rücksendung der gebrauchten Checks nach den betreffenden Versandstationen zu sorgen.

Die nächste Halbjahr-Versammlung findet in Baltimore im Januar 1885 statt.

Uebertragbarkeit von Abonnementbillets.

Auf der Chicago- und Northwestern-Bahn wurde Frau E. Bannermann, welche beim Einsteigen dem Zugführer ein auf den Namen Mr. E. Bannermann lautendes 1 000 Miles Abonnement-(Commutation-)Billet vorzeigte, veranlasst, ein anderes Billet zu lösen, weil Ersteres nicht auf den Namen einer Dame laute. Derartige Billets enthalten die Bedingung, dass sie nicht übertragbar und dass sie erst verwendbar sind, wenn derjenige, für den sie ausgestellt werden, seinen Namen an der dazu bestimmten Stelle darauf mit Tinte einschreibt. In diesem Falle war es versäumt, diese Unterschrift auszuführen; der mit im Zuge befindliche Mann jener Dame hatte beim Kauf des Billets dem Beamten nur den Namen E. Bannermann angegeben, und seine dem Conducteur gegebene Versicherung, dass er für seine Frau gelöst, sowie das Erbieten, die Unterschrift sofort nachzuholen, blieb unbeachtet.

In dem gegen die Bahn dieserhalb geführten Processe wurde dieselbe in erster Instanz dem Klageantrage gemäss verurtheilt, das Appellationsgericht in Chicago wies aber den Kläger zurück, weil das Billet als ein vollgültiger Vertrag anzusehen und der Zugführer nicht verpflichtet gewesen sei, das Zeugniss des Ehemanns der Reisenden zu respectiren.

Eisenbahnen in Nicaragua.

Das künftige sog. Nationalsystem von Nicaragua wird sich erstrecken vom Hafen Corinto nach Pueblo Neuve (La Paz), von wo eine Zweigbahn nach Monotombo, Managua, der Hauptstadt, sowie nach Granada abgehen wird, im Ganzen in einer Länge von ca. 200 km den fruchtbarsten Theil des Landes durchziehend. Fertig gestellt ist jene Abtheilung, welche Corinto am Stillen Meer mit Monotombo am See Managua, einer prächtigen Wasserfläche von 500 Quadratmiles, im „Garten von Nicaragua“, verbindet, durch die herrliche Ebene von Leon zieht und die Städte Chinandega (15 000 Einwohner), Leon (42 000 Einwohner) und La Paz berührt. In Monotombo werden die Passagiere und Güter nach Managua per Dampfer befördert, welche in beiden Richtungen täglich die Verbindung herstellen.

Die Bahn ist im Allgemeinen im besten Zustande, mit Spur von 3 ' 6 ", Bessemer Stahlschienen, Schwellen von Mahagoni-, coajoche-, etc. Holz. Die wichtigsten Transporte bestehen in Farbehölzern, Kaffee, Harz und Häuten.

Den Contract zum Bau der Bahn erhielt ein Mr. Norris aus Virginien zu 15 000 D. pro Mile excl. Ausrüstung.

Die übrigen Strecken sind im Bau, deren Vollendung ist in nicht ferner Zeit zu erwarten.

Seitens der Regierung wird beabsichtigt, die vortreffliche frühere Transitstrasse, welche von der Natur so sehr begünstigt wird, wieder herzustellen. Dieselbe wird von San Juan del Sur am Pacific per Bahn — 18 Miles — nach San Jorge Bay am Nicaraguasee führen, von dort, wo Fahrwasser für Schiffe von 8 ' Tiefe ist, wird man über den See bis zur Mündung des San Juan-Flusses nach San Carlos Castillo gelangen u. s. w.

Canada-Pacific-Bahn.

Am 4. August cr. wurde die etwa 200 Miles lange, von Ottawa, Ont., nach Torento führende Ontario und Quebec-Abtheilung dieser Bahn in Betrieb gesetzt. Dieselbe hat in Torento Anschluss an die unter „Controlle“ der Canada-Pacificbahn stehende Credit-Valley-Eisenbahn, welche von dort nach St. Thomas führt, wo sie sich anschliesst an die Canada Southern zur Verbindung mit westlichen Plätzen. Hierdurch erhält die Canada-Pacificbahn einen mit der Linie der Grand Trunk Bahn concurrirende Durchgangsstrecke von Montreal via Ottawa und Torento nach Detroit.

XXV. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure.

Mannheim, den 1. September 1884.

Die heutige 25. Hauptversammlung wurde von Herrn Becker, Präsident des Vereins eröffnet. Zunächst begrüsst Herr Oberbaurath Gerwig im Namen der Badischen Regierung die Versammelten auf das Herzlichste. Das gleiche geschah von Herrn Oberbürgermeister Moll im Namen der

Stadt Mannheim. Hierauf warf zunächst der erwähnte P äsident einen kurzen Rückblick auf die letzten 25 Jahre des Vereins und schloss mit der Hoffnung, dass der Verein immer mehr blühen und gedeihen möge. Danach giebt Herr Generalsecretär Peters-Berlin einen kurzen Bericht über das letzte Geschäftsjahr. Danach hat der Verein in gleicher Weise wie im Jahr vorher zugenommen. Der Mitgliederstand ist 5 160, die Zahl der Bezirksvereine, die 76 pCt. aller Mitglieder umfassen, ist um einen vermehrt, in Braunschweig. Der früher wegen des Niedergangs der dortigen Industrie aufgelöste Verein hat nämlich seine Thätigkeit wieder aufgenommen. Des weiteren werden die Hauptarbeiten des letzten Jahres:

1. Die Revision des Patentgesetzes,
2. Untersuchung von Dampfmaschinen und Dampfkessel, Behandlung der Frage der Werkstattsarbeit behufs praktischer Ausbildung der Maschineningenieure,

ferner ist die schon früher bethätigte Ausschreibung von Preisfragen wieder aufgenommen worden. Endlich ist die Gesammtheit der Vereinszeitschriften übersichtlich in einem Inhaltsverzeichniss allgemein zugänglich gemacht worden, um den grossen Schatz des Wissens der in diesen Arbeiten liegt, der Mitwelt zu erhalten etc.

Zunächst hält dann Herr Professor Dr. Engler aus Karlsruhe einen längeren Vortrag, dem wir im Wesentlichen Folgendes entnehmen:

Redner leitet seinen Vortrag mit dem Hinweis auf die Bestrebungen der chemischen Technik nach Aufarbeitung und Verwerthung der in der Fabrikindustrie entstehenden Abfallstoffe ein und hebt die glänzenden Erfolge hervor, welche diese Bestrebungen in dem grossartigen Industriezweig der Stassfurter Kalisalze, welch letztere aus den Abraumsalzen, den einstigen Abfallsalzen der dortigen Steinsalzgewinnung hergestellt werden, ferner in der Wiedergewinnung des Schwefels, ja sogar des Kalks aus den Rückständen der Sodafabriken, der Regeneration des Branntweins aus den Abfällen von der Chlorbereitung, der Gewinnung von Eisen und von Kupfer aus den Abgängen der Schwefelsäurefabrikation u. a. m. in den letzten Decennien aufzuweisen haben, und wie man in allerneuester Zeit sogar die vom wirthschaftlichen und hygienischen Gesichtspunkt aus so wichtige Frage einer geeigneten Verarbeitung und Ausnutzung der menschlichen Abfallstoffe ihrer definitiven Lösung zugeführt habe.

Die wichtigste Rolle spielen jedoch in der chemischen Industrie die Abfallstoffe, die bei der Bereitung des Leuchtgases aus Steinkohlen erhalten werden, vor allem das Gaswasser und der Gastheer, von welchen das erstere unsere wichtigste Quelle für das Ammoniak und seine Salze, der letztere das Rohmaterial für die sogenannten Anilinfarben bildet.

Aus einem geschichtlichen Rückblick auf die Entwicklung der Theerfarbenindustrie ergiebt sich, dass die ersten Lebensbedingungen für letztere durch die Untersuchungen A. W. Hofmann's und seiner Schüler über das Anilin, insbesondere die Entdeckung des Anilinvioletts durch dessen Assistenten Perkin im Jahr 1856 geschaffen worden sind. Es folgte 1858 die Entdeckung des Fuchsins und daran reihte sich dann wieder die Auffindung zahlreicher neuer Farben und Farbstoffgruppen, so der Azorfarbstoff durch Peter Griess, der Phtaleine und Eosine durch Bayer und Caro, des Malachitgrüns durch Fischer und Dobner, des Methylenblaus durch Caro etc. Der wichtigste Fortschritt seit Begründung der Theerfarben-Industrie war aber ohne Zweifel die im Bayer'schen Laboratorium von Gräbe und Liebermann ausgeführte künstliche Darstellung des Alizarins, eines rothen Farbstoffs.

Denn von jetzt ab ging das Bestreben dahin, die bisher nur auf natürlichem Wege meist durch pflanzliche Thätigkeit entstandenen Farbstoffe künstlich herzustellen. Sehr rasch wurde die Französische Krappcultur, welche noch 1868 etwa 700 000 Ctr. Krapp producirte, durch das künstliche Alizarin verdrängt und dem gleichen Schicksal unterlagen zahlreiche andere natürliche Farben. Grössere Schwierigkeit bereitete jedoch allem Anschein nach die Verdrängung des natürlichen Indigos durch den seit 1880 ebenfalls aus Bestandtheilen des Theers gewonnenen Indigofarbstoff, was insbesondere in dessen höheren Herstellungskosten und auch in den zahlreichen und vorzüglichen Indigosurrogaten, welche die Theerfarbenindustrie selbst liefert, seine Ursache hat. Von neuesten Entdeckungen auf dem Gebiete der Farbenchemie wird diejenige der sogenannten Kohlenoxydfarben der Badischen Anilin- und Sodafabrik, darunter ein prachtvolles Gelb, das Auramin, als die wichtigste bezeichnet.

Am Schlusse seines Rückblickes hebt der Vortragende hervor, wie die glänzenden Errungenschaften auf dem Gebiete der Farbentechnik in erster Reihe Deutschem Geist und Deutscher Arbeit zu danken seien, und betont, wie für uns diese Erfolge nur möglich geworden sind durch die von den Deutschen Regierungen für Bau und Einrichtung von chemischen Laboratorien bewilligten reichen Mittel. — Nachdem hierauf noch auf das in den letzten Jahren einreissende, alle ehrliche Arbeit bedrückende und die ganze wirthschaftliche Entwicklung der Farbenindustrie hemmende Unwesen der Umgehungspatente hingewiesen, und die Nothwendigkeit einer strengen Gesetzgebung zur Beseitigung desselben hervorgehoben war, gab der Vortragende eine kurze Beschreibung der Darstellung der Farben aus dem Theer. Danach zerfällt dieselbe in zwei getrennte Industriezweige, die Trennung des Theers in seine wichtigeren Bestandtheile, von welchen jedoch (es sind zur Zeit einige 60 bekannt!) hauptsächlich nur Benzol, Toluol, Hylol, Naphthalin, Anthracen und Carbolsäure als für den Farbenfabrikanten von Wichtigkeit gewonnen werden, und die eigentliche Farbenfabrikation. Der Hauptsitz der ersteren Industrie ist England, woselbst zur Zeit etwa 8 Millionen Centner Theer durch Destillation verarbeitet werden; es folgen Deutschland mit ca. 1,8, Frankreich mit 1,5, Belgien mit 1 Million Centner, während Deutschland in Bezug auf den zweiten und wichtigeren Theil, die Darstellung der Farbstoffe in erster Reihe steht mit einem jetzigen ungefähren Productionswerth an Theerfarben von 50 Millionen Mark (davon werden 80 pCt. ausgeführt), welche in 3 grossen Fabriken mit Production von Anilinfarben und Alizarin, 16 Fabriken, die nur Anilinfarben, und 5 Fabriken, die nur Alizarin erzeugen, gewonnen werden. Auf die drei Etablissements: Badische Anilin- und Sodafabrik, Höchster Farbwerke und Vereinigte Farbenfabriken Elberfeld entfällt ungefähr die Hälfte der Deutschen Gesammtproduction. England, welches zur Zeit nächst Deutschland die stärkste Theerfarbenindustrie aufweist, die Schweiz und Frankreich, betheiligen sich zusammen nur mit etwa 20 Millionen Mark, so dass die Gesammtproduction auf etwa 70 Millionen Mark Werth zu schätzen ist. Bei früheren Preisen würde letzterer 100 Millionen Mark überschreiten und nur in Folge der zur Zeit herrschenden Krisis und der dadurch bedingten enorm niedrigen Preise ist der Productionswerth von 92 Millionen Mark, so wie er zur Zeit der Züricher Ausstellung 1883 abgeschätzt wurde, um über 20 Millionen Mark zurückgegangen.

Als Ursache der jetzigen Krisis bezeichnet der Vortragende die in Folge des überaus glänzenden Geschäftsganges der alten Farbenfabriken stattgehabte Neubegründung zahlreicher neuer Farbwerke und die dadurch hervorgerufene Ueberproduction. Er widerlegt alsdann die Befürchtung, als ob durch Einführung der elektrischen Beleuchtung ein Mangel an Theer, d. h. an Rohmaterial für die Farbenindustrie eintreten könne, weist auf neue Quellen für die Rohmaterialien der Farbstofffabrikation, insbesondere den Kokstheer, von welchem in Deutschland ca. 1 Million Centner gewinnbar sind, und schon im laufenden Jahr an der Ruhr etwa 50 000 Centner verarbeitet werden, sowie auf den grossen Vorrath an Rohmaterialien hin, welcher in den Petroleumraffinerien als Destillationsrückstand sich ergiebt, mit dessen Verarbeitung auf Benzol und Anthracen Gebr. Nobel in Baku schon 1882 begonnen hatten, und betont am Schlusse, wie Deutschland auf dem Gebiete der Farbenindustrie in Folge der hier stattgehabten glücklichen Vereinigung von Wisschenschaft und Praxis, der Leistungsfähigkeit seiner wissenschaftlichen Laboratorien an Hochschulen und Fabriken und der Möglichkeit der Heranbildung einer grossen Zahl gründlich geschulter Chemiker, voraussichtlich noch für lange Zeit unerreicht dastehen wird.

Hierauf giebt Herr O Smoeker einen Bericht über eine neue Methode der directen Messung von Geschwindigkeiten, dem wir Folgendes entnehmen:

Die directe Messung von Geschwindigkeiten gehört zu den bis vor Kurzem wissenschaftlich noch nicht gelösten Problemen; bei der eminenten praktischen Wichtigkeit und Bedeutung dieser Aufgabe hat es an Versuchen zur Lösung nicht gefehlt, doch sind die bis jetzt angewandten Principien und Methoden entweder ganz empirisch oder doch nicht exact. Dem Herrn Professor A. R. Harlacher in Prag, Professor Dr. L. Henneberg in Darmstadt und dem Unterzeichneten ist es gemeinsam gelungen, eine directe und, wie leicht nachzuweisen, die einzig mögliche directe Methode zur Messung von Geschwindigkeiten zu entwickeln, welche im Wesentlichen darin besteht, dass die zu messende Geschwindigkeit mit einer anderen bekannten Geschwindigkeit verglichen und so die erstere durch die letztere gemessen wird.

Der auf Grund dieser Methode sehr sinnreich construirte Apparat besteht im Wesentlichen aus der Combination einer mit constanter Winkelgeschwindigkeit rotirenden Scheibe mit einer längs einer Laufspindel verschiebbaren Indicatorrolle, auf deren Umfang die zu messende Geschwindigkeit übertragen wird; die Wirkungsweise des Apparates ist eine augenblickliche und absolut zuverlässige.

In dem Vortrage, welchen der Herr Professor Gustav Herrmann aus Aachen über die graphische Behandlung der mechanischen Wärmetheorie hielt, besprach derselbe zunächst das Verhältniss der graphischen und

der rechnerischen Methode. Wenn die letztere auch wegen ihrer Schärfe und Genauigkeit ein vorzügliches Mittel der Forschung sei, gewähre sie doch nicht den schnellen Ueberblick über die Verhältnisse im Ganzen und Grossen, wie er mittelst zeichnerischer Darstellungen erreichbar sei. Aus diesem Grunde wolle er die Hauptsätze der mechanischen Wärmetheorie einmal im Lichte graphischer Beleuchtung versuchen, da nicht zu leugnen sei, dass über die Gesetze gerade dieser für die ganze Technik so ungemein wichtigen Wissenschaft noch vielfach Unklarheiten auch in Fachkreisen herrschen. Nur flüchtig berührte der Vortragende hierauf den sogenannten ersten Hauptsatz der Wärmelehre, welcher von der Aequivalenz zwischen Wärme und mechanischer Arbeit handelt und wonach jede Wärmeeinheit gleichwerthig ist mit einer mechanischen Arbeit von 424 Meterkilogramm. Dagegen machte er den zweiten Hauptsatz der mechanischen Wärmetheorie zum Gegenstande einer eingehenden Erörterung. Dieser Satz behandelt die gegenseitige Umwandlung von Wärme in mechanische Arbeit und umgekehrt. Der Vortragende erklärte, wie bei den in der Technik vorkommenden Vorgängen, wo eine solche Umwandlung vor sich geht, immer gleichzeitig Uebergänge von Wärme aus wärmeren Körpern in kältere vorkommen, und dass solche Uebergänge Verluste an Effect im Gefolge haben. Der Vortragende zeigte hierauf durch einfache Diagramme, in welcher Weise Verwandlungen sowohl wie auch die Wärmeübergänge zeichnerisch zur Darstellung gebracht werden können. Er wählte hierfür das für die Technik so überaus wichtige Beispiel der Dampfmaschine, indem er an dem Diagramme derselben zeigte, welche Arbeitsleistungen durch die Wärmeverwandlung und welche Verluste durch Wärmeübergänge dabei stattfinden. Dieses Diagramm gestattet in anschaulicher Art sichere Schlüsse über die für den ganzen Dampfmaschinenbetrieb wichtigsten Verhältnisse, wie z. B. über den Vortheil der Ueberhitzung des Dampfes, der Gasfeuerung für die Kessel, über die Wirkung der sogenannten Dampfwinkel etc. Auch lässt sich aus dem Diagramme leicht ersehen, welche nützliche Wirkung überhaupt aus der aufgewendeten Wärme erzielt werden kann, und dass es uns in unseren irdischen Verhältnissen immer versagt bleiben wird, die ganze nach dem ersten Satze in jeder Wärmeeinheit enthaltene mechanische Arbeit wirklich auszunutzen. Die wirkliche Ausbeute wird immer nur einen geringen Bruchtheil betragen, welcher bei unseren vollkommensten Dampfmaschinen noch nicht 10 pCt. beträgt. Durch interessante Vergleiche erläuterte der Vortragende seine Bemerkungen und machte die Verhältnisse dadurch sehr anschaulich. Sodann führte er noch zwei von ihm entworfene graphische Tafeln vor, welche sich auf das Verhalten der atmosphärischen Luft und des Wasserdampfes beziehen und welche dazu dienen können, summarische Rechnungen zu ersetzen. Von diesen Tafeln waren lithographirte Abdrücke angefertigt, welche den Festtheilnehmern eingehändigt wurden.

Mit warmen Worten befürwortete der Vortragende zum Schlusse die graphischen Methoden als die dem Wesen des Ingenieurs eigentlich entsprechenden, dessen praktische Thätigkeit doch der Hauptsache nach eine zeichnerische sei.

Präjudizien betreff. das Enteignungsrecht.

v. O. 1. **Lässt sich der Schaden, welchen der Grundeigenthümer durch die Enteignung erleidet, nach verschiedenen sich gegenseitig ausschliessenden Richtungen berechnen, so darf derselbe nur nach einer Richtung, aber nach der Richtung berechnet werden, welche die höchste Summe ergiebt.** Aus den Entscheidungsgründen: „Als von einem Grundstück, welches der Eigenthümer als Schlackenplatz benutzte, ein Theil durch Enteignung herausgeschnitten wurde, legte man zwei Berechnungen an. Nach den üblichen Kaufpreisen berechnete sich der Werth des enteigneten Stückes auf 20 341,63 ℳ. Als Schlackenplatz hätte das ganze Grundstück noch 75 Jahre benutzt werden können, die verbleibenden Reststücke noch 47 und 13 Jahre. Darnach wurden zugesprochen 12 000 ℳ (für welche der Enteignete sich jetzt ein 15 Jahre lang als Schlackenplatz zu benutzendes Ersatzstück kaufen könne) + 2 428,95 ℳ (Kosten der erschwerten Zufuhr zu dem zweiten verbliebenen Trennstück nach 47 Jahren) + 24 729,87 ℳ (Kosten der erschwerten Zufuhr zu dem zu kaufenden Grundstück nach 60 Jahren) = 39 158,32 ℳ." (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 7. Juni 1884, No. 509/84, Preuss. Verwalt. Bl. V. 1884. S. 375.)

2. **Berücksichtigung des höheren Ertragswerthes eines Ertragsgrundstückes als Resultat der besonderen bisherigen Benutzungsart.** Aus den Entscheidungsgründen: „§ 10 des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 bestimmt, dass die bisherige Benutzungsart bei der Abschätzung nur bis zu demjenigen Geldbetrage Berücksichtigung finden könne, welcher erforderlich ist, damit der Eigenthümer ein anderes Grundstück in derselben Weise und mit gleichem Ertrage benutzen kann. Dabei ist indess — was die Beschränkung angeht — vorausgesetzt, dass es sich um ein Ertragsgrundstück handelt, und dass der Ersatz des gemeinen Werthes den Eigenthümer deshalb nicht vollständig entschädigen würde, weil aus der besonderen bisherigen Benutzungsart ein höherer Ertragswerth resultirt. Selbstverständlich muss wenn letzterer beansprucht wird, der Ertrag angegeben und erwiesen werden. Indess giebt es eine Kategorie von Fällen, in welchen ein gegen den gemeinen Werth höherer Ertrag entweder kaum nachweisbar oder überhaupt nicht vorhanden, gleichwohl aber die bisherige Benutzungsart für die Entschädigung massgebend ist. Dies sind die Fälle, in welchen es sich um Grundstücke handelt, die entweder vermöge ihrer wirthschaftlichen Zugehörigkeit zu anderen Grundstücken des Enteigneten einen Sonderertrag schwer feststellen lassen, oder aber — wie z. B. ein städtisches Krankenhaus, eine Schule etc. — überhaupt nicht Ertragszwecken, sondern zur Genügung der dem Enteigneten vermöge seiner individuellen Lage obliegenden Aufgaben dienen. Für diese Fälle besteht das Entschädigungsprincip gleichfalls darin, dass dem Enteigneten derjenige, den gemeinen Werth des Grundstücks übersteigende Geldbetrag zu gewähren ist, welcher ihn in den Stand setzt, ein anderes Grundstück zu erwerben und so einzurichten, dass dasselbe in derselben Weise wie das enteignete benutzt werden kann." (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 26. Januar 1884, No. 310/83, in S. Stadtgem. Berlin wider Fiscus; Preuss. Verwalt.-Bl. V. 1884. S. 375.)

3. **Frist zur Beschreitung des Rechtsweges durch Widerklage-Zustellung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die im § 30 des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 für die Beschreitung des Rechtsweges bestimmte Frist von sechs Monaten findet auch dann Anwendung, wenn dieselbe im Wege einer Widerklage erfolgt — diese Frist läuft erst von einer nach Vorschrift des § 39 a. a. O. bewirkten Zustellung an. Eine gesetzliche Vermuthung für das Bewirktsein dieser Zustellung besteht nicht; die vorgängige Zustellung ist nicht etwa eine Voraussetzung für die Beschreitung des Rechtsweges, sondern vielmehr nur für den Beginn der Frist, mit deren Ablauf die Befugniss zur Klage erloschen wäre". (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts v. 4. Januar 1884 in S. Eisenbahnfiscus w. Schäfer. No. 21/83 Preuss. Verwalt.-Bl. V. 1884 S. 375.)

4. **Bei der Abschätzung eines zu enteignenden Grundstücks, welches zwar bis zur Zeit der Enteignung nur als Ackerland benutzt worden, thatsächlich aber nach den örtlichen Verhältnissen als Bauplatz lukrativ verwerthet werden kann, ist die Bauplatz-Eigenschaft zu berücksichtigen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Zwar wurden die fraglichen Grundstücke bis zu dem massgebenden Zeitpunkte nur zu landwirthschaftlichen Zwecken benutzt; für die Abschätzung derselben war aber nicht lediglich die bisherige Benutzungsweise, sondern die eine vortheilhaftere Verwendung gestattende Benutzungsfähigkeit entscheidend. Wenn nun auch, um ein bisher als Ackerland benutztes Grundstück als Baustelle zu schätzen, erforderlich ist, dass die Verwerthbarkeit desselben als Bauplatz nach den örtlichen Verhältnissen in naher und bestimmter Aussicht steht, so ist doch das Vorhandensein dieses Erfordernisses bei den in Rede stehenden Grundstücksparzellen von den Sachverständigen aus den von ihnen angeführten Gründen mit Recht angenommen worden. Durch ihre Lage in grösserer Nähe der Stadt, durch die schon vor 1875 stattgehabte Errichtung von Bauten in dortiger Gegend und selbst in viel grösserer Entfernung von der Stadt und das Vorhandensein eines im Jahre 1873 von den städtischen Behörden genehmigten, das in Rede stehende und daran grenzende Terrain umfassenden Alignements wird die Annahme, dass die gedachten Parzellen die Eigenschaft von Bauplätzen hatten, gerechtfertigt." (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 5. Juli 1884; No. 14/84; Preuss. Verwalt.-Bl. V. 1884. S. 375.)

5. **Entschädigung für den durch die Enteignung herausgeschnittenen Theil des zusammenhängenden Grundstücks.** Aus den Entscheidungsgründen: „Wird dem Eigenthümer aus einem zusammenhängenden Grundstück ein Theil behufs Anlage einer Eisenbahn herausgeschnitten, so gebührt ihm die zufolge der Enteignung zu zahlende Entschädigung auch dafür, dass das verbleibende Restgrundstück in Folge der Eisenbahnanlage schwerer zu bewirthschaften ist, ohne dass die Erwägung entgegensteht, dass die Nachbarn bezüglich ihrer nicht zusammenhängenden, durch die Enteignung nicht berührten Grundstücke, welche diesseits und jenseits der anzulegenden Eisenbahn liegen, zufolge dieser Anlage ähnliche Nachtheile erleiden." (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 17. Juni 1884. Nr. 73/84; Preuss. Verwalt.-Bl. V. 1884. S. 375.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Norddeutsch - Sächsischer Verkehr. In unserer, das Erscheinen eines neuen Gütertarifs betreffenden Bekanntmachung vom 31. August cr. hat es nicht: am 1. September dieses Jahres bezw. 15. October dieses Jahres, sondern am 1. October bezw. 1. November zu heissen.

Dresden, am 3. September 1884.
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (2084)

II. Güterverkehr.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Am 8. September cr. werden die Haltestellen Lübstorf und Mecklenburg auch für den Güterverkehr eröffnet.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind in dem mit Gültigkeit vom 8. September cr. erschienenen Nachtrag III zum Local - Gütertarif, durch welchen ausserdem noch Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Station Rostock zur Einführung kommen, enthalten.

Die Beförderung der Güter in Wagenladungen von und nach der Haltestelle Lübstorf erfolgt bis auf Weiteres nur an denjenigen Tagen, an welchen die Hülfsgüterzüge Hagenow-Bützow und Bützow-Hagenow abgelassen werden, und zwar z. Z. am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend jeder Woche. Veränderungen hierin sind bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Exemplare des Tarifnachtrags III können zum Preise von 0,10 *M.* bei den Güterexpeditionen entnommen werden.

Schwerin, den 3. September 1884.
Die Direction. (2085)

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Seitens der Italienischen Regierung ist für Italien die Ein- und Durchfuhr von alten Kleidungsstücken, Effekten, Lumpen, Bettzeug, Hadern etc. ohne Rücksicht auf deren Herkunft gänzlich untersagt. Der Verkehr von Spezia ist aufgehoben, dagegen sind Sendungen nach Spezia gestattet.

Die geschäftsführende Verwaltung.
Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (2086)

Saarkohlen - Verkehr nach Frankreich. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 13. d. M. machen wir hiermit bekannt, dass der Saarkohlentarif No. 20 nach der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn vom 1. Juni 1881, sowie die Saarkohlentarife No. 21 und 23 nach der Französischen Ostbahn vom 20. März 1882 bezw. 1. Juni 1883 am 1. September d. J. ausser Kraft treten.

Für den Tarif No. 20 war vorläufig kein Ersatz zu schaffen, da die Französischen Bahnen ihre Antheile hierzu nicht angegeben haben. Transporte nach der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn müssen daher bis auf Weiteres auf Belfort bezw. Morvillars abgefertigt werden.

Dagegen wird mit dem 1. September d. J. ein neuer Saarkohlentarif No. 21 nach Stationen der Französischen Ostbahn in Kraft treten, welcher auch die bisher im Kohlentarif No. 23 enthaltenen Französischen Stationen umfasst.

Der neue Tarif wird, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich abgegeben werden.

Wir machen die Interessenten hierbei auf eine neue Tarifbestimmung besonders aufmerksam, wonach die Reexpedition nur auf denjenigen Unterwegs - Stationen zulässig ist, welche bei Instradirung nach directer Abfertigung auch wirklich berührt wird.

Die directe Abfertigung hat über die billigste Route zu erfolgen.

Als Reexpeditions - Stationen kommen für diesen Tarif in Betracht:

a) Chambrey Grenze und Avricourt Grenze bei Instradirung via Chambrey bezw. Avricourt,
b) Strassburg und Altmünsterol Grenze bei Instradirung via Altmünsterol,
c) Forbach, Amanweiler Grenze, Novéant Grenze bei Instradirung via Forbach-Amanweiler bezw. Novéant von Saarbrücken und den nordöstlich davon gelegenen Stationen,
d) Wadgassen - Amanweiler Grenze und Novéant Grenze bei Instradirung via Wadgassen-Amanweiler bezw. Novéant von Burbach-Malstatt und den westlich davon gelegenen Stationen,
e) Wadgassen und Fentsch Grenze bei Instradirung via Fentsch.

Köln, den 31. August 1884. (2087)
Königl. Eisenbahn-Direction (linksrh.)

Am 1. September d. J. tritt für den **Norddeutsch - Sächsischen Verbandsgüterverkehr** ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe umfasst den Güterverkehr zwischen Stationen

a) Heft 1: des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover (nördlich von Cassel, mit Einschluss der Hoyaer und Warstein-Lippstadter Eisenbahn), der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn, der Unter-Elbeschen Eisenbahn, den Stationen Einbeck und Ringelheim der Braunschweigischen Eisenbahn, den Stationen des Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirks Frankfurt a/M. (Strecke Berlin-Blankenheim und Halle-Nordhausen-Münden), ferner
b) Heft 2: den Stationen der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Wittenberge-Perleberger, Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, sowie des Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirks Altona und der Holsteinischen Marschbahn

einerseits

und

Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, der Station Reichenberg der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn resp. Stationen des Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirks Berlin (Linie Berlin-Dresden)

andererseits.

Hierdurch wird der Gütertarif für den Norddeutsch - Sächsischen Verband vom 1. Mai 1882 nebst Nachträgen aufgehoben, auch werden gleichzeitig die Frachtsätze für die nachverzeichneten Verkehrsrelationen ausser Kraft gesetzt:

a) zwischen Elsterwerda (S. St.) und den Stationen Bennigsen, Eldagsen und Münder des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover,

b) zwischen Grossenhain (S. St.) und den Stationen Beelitz, Drewitz und Michendorf des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M.

Für die vorstehend sub a) und b) bezeichneten Verkehrsrelationen bleiben die bisher massgebend gewesenen Frachtsätze noch bis 15. October d. J. bestehen, wogegen von dem genannten Tage ab eine directe Abfertigung nur noch bei den gleichnamigen Concurrenzstationen der Königlich Preussischen Staatsbahnen stattfindet.

Insoweit einzelne geringfügige Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis zum 15. October 1884 in Wirksamkeit.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 31. August 1884. (2088)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September cr. tritt der IV. Nachtrag zum **Nassau-Bayerischen Tarife** in Kraft, welcher ausser den bereits publicirten Frachtsätzen für Kastel im Verkehr mit Südwestbayern Ausnahmefrachten für Steine für den Verkehr unserer Station Biebrich enthält. (2089)

Frankfurt a/M., den 28. August 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Nach Mittheilung der Special-Direction der Hessischen Ludwigsbahn wird am 15. October cr. die directe Schienenverbindung zwischen dem diesseitigen und dem Hessischen Bahnhofe in Mainz in Folge Beseitigung des alten und Eröffnung des neuen Bahnhofes der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn daselbst aufgehoben.

In Folge dessen treten mit demselben Tage die directen Tarife für den
a) **Frankfurt-Hessischen Wechselverkehr,**
b) **Nassau-Pfälzischen,**
c) **Nassau-Elsass-Lothringischen Verkehr** (für Güter, Vieh und Leichen etc.), soweit die Verkehrsleitung bisher via Kastel-Mainz erfolgte,

ausser Kraft.

Ueber die einzelnen Verkehrsrelationen, welche durch diese Aufhebung betroffen werden, ertheilt unser Tarifbüreau Auskunft.

Wegen Einführung anderweitiger directer Sätze für die fraglichen Relationen bleibt Publikation vorbehalten.

Frankfurt a/M., den 1. September 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direction
Frankfurt a/M. (2090)

Am 15. October d. J. treten die für die Stationen Cassel und Soest in den nachfolgend bezeichneten Tarifen befindlichen Frachtsätze ausser Kraft:

Bergisch-Märkisch-Belgischer Verbands-Gütertarif, Theil I vom 1. Januar 1880, Theil II vom 10. Januar 1880,

Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verbands-Gütertarif Theil I vom 1. Juli 1881 (neue Auflage), Theil II vom 1. August 1880,

Bergisch - Märkisch - Belgisch - Französischer Verbands-Gütertarif vom 1. Februar 1880,

Tarife für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren im **Bergisch - Märkisch - Belgischen Verkehr** vom 15. October 1881, im **Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verkehr** vom 15. October 1881.

Vom 15. October d. J. ab können daher directe Abfertigungen von beziehungsweise nach Cassel und Soest in den bezüglichen Relationen nur noch auf Grund
des Deutsch-Belgischen Verbands-Gütertarifs vom 1. Januar 1880,
des Deutsch - Französischen Verbands-Gütertarifs vom 1. Januar 1883,
des Tarifs für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren im Deutsch-Belgischen Verkehr vom 15. Juni 1883

stattfinden.

Elberfeld, den 2. September 1884. (2091)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Gotthard. Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Deutschland nach Italien via Gotthard ist ein vom 1. September d. J. an gültiger Nachtrag I erschienen, enthaltend

Berichtigungen des Haupttarifes, sowie neue Frachtsätze für Stationen der Königlichen Eisenbahn - Direction Magdeburg und der Braunschweigischen Bahn. Gratis.
Strassburg, den 26. August 1884. (2092)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche General - Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hessische Ludwigsbahn. Mit dem 15. October l. J. kommt der Nachtrag XII unseres Localgütertarifs zur Einführung. Derselbe enthält die Kilometer-Entfernungen für die neue Station Mainz (Centralbahnhof), welche die seither für die Tarifberechnung für Mainz gültigen ersetzen. Die neuen Sätze enthalten gegen seither einige geringe Erhöhungen.
Nähere Auskunft hierüber ertheilt unser Tarifbureau, von welchem auch der Nachtrag bezogen werden kann.
Mainz, den 1. September 1884. (2093)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband u. Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. September d. J. wird der Ausnahmetarif No. 9 für Obst (frisches), auch Weintrauben im Verkehr zwischen Budapest etc. einerseits und den Niederländischen und Belgischen Hafenstationen andererseits vom 1. Januar 1883 (Nachtrag III zum Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Tarif (Theil II) vom 1. October 1881) und (Nachtrag IX zum Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Tarif (Theil III) vom 1. Januar 1880) wieder in Kraft gesetzt.
Köln, den 1. September 1884. (2094)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Mit dem 1. November 1884 scheidet die Station Viehhof bei Gesundbrunnen der Berliner Ringbahn aus dem diesseitigen Localverkehr aus. (2095 J)
Bromberg, den 29. August 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Im **Preussisch - Russischen Eisenbahnverband** treten folgende Tarifänderungen ein:
1. Vom 5. October (23. September cr. a. St.) werden die Frachtsätze für Getreide von Station Brest der Russischen Südwestbahn nach Königsberg, Pillau und Memel um je 40 Kop. pro 10 000 kg erhöht. Die Sätze für Oelsaaten bleiben unverändert.
2. Die vom 1/13. Mai cr. giltigen Getreidetarife von Stationen der Kursk-Charkow-Asow- und Moskau-Kursk-Bahn via Kursk-Kiew-Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel treten vom 13. September cr. n. St. ausser Kraft und werden durch neue, theilweise erhöhte Tarife ersetzt, über welche das Tarifbureau der Ostpreussischen Südbahn in nächster Zeit Auskunft ertheilen wird.
3. Mit Giltigkeit vom 13/1. August cr. ist für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Charkow - Nikolajew-Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel ein neuer Specialtarif in Kraft getreten, welcher neue Frachtsätze von den via Woroschba-Kiew instradirenden Stationen enthält. Derselbe ist auf den betheiligten Deutschen Stationen zu haben.
Bromberg, den 29. August 1884. (2096J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. September cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Cottbus-Grossenhain - Sächsischen Verbande** ein Nachtrag III in Kraft, welcher Aenderungen bezw. Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, der Tarifvorschriften und Transportpreise, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen enthält. Exemplare des genannten Nachtrages können von den betreffenden Güter- und Gepäckexpeditionen, sowie dem Auskunftsbureau bezogen werden.
Berlin, den 25. August 1884. (2097)
Königliche Eisenbahndirection zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Vom 15. October d. Js. ab treten im Eisenbahndirectionsbezirk Berlin für den **Transport von Leichen,** welche von Strafanstalten, Gefängnissen und dergl., sowie von den Kreisphysikern aufgegeben und an die anatomischen Institute der Universitäten zu Breslau und Greifswald oder an die chirurgische Klinik zu Greifswald adressirt werden, anderweite Bestimmungen und Transportpreise, welche letztere eine Erhöhung erfahren, in Kraft.
Näheres ist schon jetzt im Auskunftsbureau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, zu erfahren.
Berlin, den 1. September 1884. (2098)
Königliche Eisenbahndirection.

Die in den Staatsbahnverkehren **Hannover-Magdeburg, Berlin-Magdeburg** und **Magdeburg-Oldenburg,** sowie im **Niederdeutschen Verbande**
mit Gültigkeit bis 31. August d. J. bestehenden Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus zum Seeexport bleiben unter den bisherigen Bedingungen noch bis Ende August 1885 in Kraft.
Magdeburg, den 22. August 1884. (2099)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Frachtsätze des **Ausnahmetarifs für Steinkohlen, Kokes u. s. w.** für den **Rheinisch - Westfälisch - Bayerischen Güterverkehr** vom 1. Februar 1884 bezw. des Nachtrags I zu diesem Tarife nach den Stationen Eger und Franzensbad der Bayerischen Staatsbahnen gelten vom 1. September ab auch für derartige Sendungen nach den gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Elberfeld, den 1. September 1884. (2100)
Königliche Eisenbahndirection.

Im **Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband** beträgt für Heede in Wagenladungen von 600 Pud = 9 836 kg pro Wagen von sogleich bis 1/13. September cr. die Fracht von Moskau nach Königsberg 148,95 Rbl., nach Pillau 153,87 Rbl., nach Memel 159,18 Rbl. excl. Nebengebühren.
Bromberg, den 31. August 1884. (2101 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Weichsel-Eisenbahnverband. Vom 13./1. October cr. werden die im Special-Exporttarif vom 13./1. August cr. enthaltenen Frachtsätze für den Getreideverkehr zwischen Kiew Fluss — Station der Russischen Süd-Westbahnen — und Danzig, sowie Neufahrwasser auf Rbl. 84,50 und ℳ 69,56 bezw. Rbl. 84,50 und ℳ 71,70 erhöht.
Danzig, den 1. September 1884. (2102 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawka'er Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Vom 15. October cr. ab wird die **Gebühr für die Ueberführung** der Eisenbahnwagen vom diesseitigen Bahnhof **in Königsberg i/Pr.** nach den Lastadiegeleisen der Ostpreussischen Südbahn von 5 auf 5,50 ℳ pro Wagen erhöht.
Bromberg, den 30. August 1884. (2103 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Breslau-Freiburger Eisenbahn. Für die Beförderung von Leichen, welche von Strafanstalten, Gefängnissen und dergleichen, sowie von den Kreisphysikern aufgegeben und an die anatomischen Institute der Universitäten zu Königsberg i/Pr., Breslau und Greifswald adressirt sind, kommen vom 15. October d. J. ab anderweite, theilweise mit Erhöhungen verknüpfte Beförderungsbedingungen und Tarifvorschriften in Anwendung, welche bei unseren Güter- und Gepäck-Expeditionen eingesehen werden können.
Breslau, den 3. September 1884. (2104)
Königliche Direction.

Nachtrag III zu den **„Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa-Elbkai“** ist erschienen und durch unser Hauptbureau zu beziehen.
Dresden, am 31. August 1884. (2105)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 15. September 1884 tritt der Nachtrag II zum diesseitigen Localgütertarife vom 1. August 1883 in Wirksamkeit.
Derselbe enthält:
1. Stationstarife für die Station Medleschitz (giltig vom Tage der Betriebseröffnung).
2. Regulirungen respective Ermässigungen der Frachtsätze des Specialtarifes I (Getreide etc., Mehlproducte etc.) in mehreren Relationen.
3. Druckfehlerberichtigungen zum Nachtrag I.
Wien, am 30. August 1884. (2106)
Die Central-Verwaltung.

Privilegirte Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Obst-Transporte nach Deutschen Hafenstationen. Mit 15. September l. J. tritt ein Ausnahmetarif für den Transport von frischem Obst von Stationen der K. K. pr. Südbahn-Gesellschaft und der Ungarischen Westbahn nach den Deutschen Hafenstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin und Swinemünde in Kraft.
Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der geschäftsführenden Direction, nämlich bei der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Wien, I, Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (2107 RM)

Privilegirte Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 15. September l. J. treten folgende Tarifnachträge in Kraft:
1. Nachtrag II zu Theil II Heft 1 des Localtarifes, enthaltend Einbeziehung der Stationen Bélicz, Bossany und Zsámbokrét der neu eröffneten Strecke N. Tapolcsány-Bélicz in den Tarif.
2. Nachtrag VI zu Theil II Heft 1 des Oesterreichischen Verbandtarifes, enthaltend ermässigte Frachtsätze des Specialtarifes 1 im Verkehre mit den Wiener Bahnhöfen etc. und Einführung directer Frachtsätze für den Eilgutverkehr zwischen Lieben (Oe. N. W. B.) und Prag transit, endlich Berichtigungen.
3. Nachtrag I zu Theil II Heft 4 des Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbandes, enthaltend Ergänzung der speciellen Bestimmungen und Einbeziehung der Station Szegimalom der Ungarischen Nordostbahn in den Verbandtarif.
Endlich 4. Nachtrag VII zu Theil II Heft 3 des Localtarifs, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Getreide.
Exemplare sind bei den betreffenden Verwaltungen und namentlich bei der privilegirten Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (2108 RM)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. September 1884 tritt an Stelle des ab 1. Januar a. c. giltigen Ausnahmetarifes für den Transport von mineralischen Kohlen und Coaks im Verkehre ab den Stationen:

„Dombrau und Karwin“

der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Bahn nach solchen der a. p. Kaiser Ferd.-Nordbahn, sowie des Lundenburg-Brünner und Lundenburg-Grussbacher Flügels und der Mähr.-Schles. Nordbahn, ein neuer Tarif in Kraft.

Exemplare desselben können durch das commercielle Bureau der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, den 1. September 1884. (2109)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. September a. c. tritt an Stelle des ab 1. Juni 1877 giltigen Specialtarifes für Transporte von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquets im Verkehre ab der Station

„Mähr. Ostrau“

der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn ein neuer Tarif in Kraft.

Exemplare desselben können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 1. September 1884. (2110)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15. October cr. wird der bisherige Bahnhof der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz geschlossen und der neue Bahnhof daselbst eröffnet.

In Rücksicht auf die zwischen dem diesseitigen und dem neuen Bahnhofe in Mainz bestehende Entfernung hört mit dem gleichen Tage die directe Personen- und Gepäck-Abfertigung in den sämmtlichen Verkehren, welche sich bisher via Kastel-Mainz oder umgekehrt bewegten, auf, und es werden von da ab nur Billets nach bezw. von Mainz ausgegeben, sowie Gepäck nur bis dahin abgefertigt.

Ueber die hier in Betracht kommenden einzelnen Verkehrs-Relationen ertheilt unser Verkehrs-Büreau nähere Auskunft.

Die etwaige spätere Wiederherstellung des directen Verkehrs in der gedachten Richtung wird besonders bekannt gemacht werden.

Frankfurt a/M., den 1. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (2111)

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld.

Die Anfertigung und Lieferung von

11 Normal-Güterzuglocomotiven nebst Reservetheilen für 2 Locomotiven.
(Loos I 6 Locomotiven,
Loos II 5 Locomotiven und Reservetheile).

5 Güterzug-Tenderlocomotiven für Vollbahnen und

2 dreifachgekuppelten Tenderlocomotiven für Nebenbahnen soll vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau hierselbst offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten von 3 Mark vom Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Lieferung von Locomotiven“ ersuchen wir bis spätestens den 11. September d. J. frankirt an unser maschinentechnisches Büreau einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am genannten Tage Vormittag 11 Uhr in dem maschinentechnischen Büreau in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Anbieter statt.

Elberfeld, den 26. August 1884. (2112)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). Die Lieferung nachbezeichneter Wagen und Wagentheile soll im Wege der öffentlichen Submission in 2 bezw. 5 Loose getheilt, vergeben werden und zwar:

A. Wagen.

a) Loos I 50 Stück eiserne Trichterwagen,
b) „ II 50 „ eiserne Trichterwagen,

B. Wagentheile.

c) Loos I 120 Satz complete Radsätze,
d) „ II 100 „ „ „
e) „ III 100 „ „ „
f) „ IV 400 Stück Tragfedern,
g) „ V 600 „ Spiralfedern.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hier, altes Ufer No. 2 Zimmer No. 92 zur Einsicht offen, und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen Einsendung — nicht Postnachnahme — von ad a und b 3,00 ℳ, von ad c, d, e 1,50 ℳ und von ad f und g je 1,50 ℳ Copialgebühren verabfolgt.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:

„Submission auf Trichterwagen bezw. Radsätze, Trag- und Spiralfedern“

bis zum 19. September cr., Abends 6 Uhr, unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen und werden dieselben am darauf folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt; auch wird die Auswahl unter den drei Mindestfordernden vorbehalten.

Köln, den 27. August 1884. (2113)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

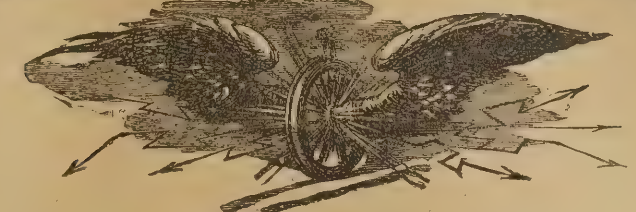
No. 71.

Zeitung des Vereins

1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1) Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2) Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. September 1884.

Die Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde.

Ingenieur H. Streng in Bern, Statistiker des Schweizerischen Handels- und Landwirthschafts-Departements, giebt in der Zeitschrift für Schweizerische Statistik*) „Altes und Neues aus der Eisenbahnstatistik" eine tabellarische Zusammenstellung, deren Daten Herr Streng hauptsächlich aus dem Zahlenmaterial geschöpft hat, das an der Pariser Ausstellung von 1878 den Experten der Classe 64 vorlag und von denselben als zuverlässig angenommen wurde.

Die Tabellen geben die Entwickelung des im Betriebe stehenden Eisenbahnnetzes in Kilometern, am Schlusse je eines Jahrfünfts, in den einzelnen Erdtheilen und Ländern wie folgt:**)

Europa.

	1825	1830	1835	1840	1845	1850	1855	1860	1865	1870	1875
England .	40	91	253	1348	4080	10653	13322	16787	21382	23507	27190
Frankreich . .	—	30	141	426	875	3000	5526	9444	13590	17762	19913
Belgien .	—	—	19	333	576	854	1332	1706	2249	2996	3619
Deutschland . .	—	—	6	468	2127	5855	7824	11087	13899	18664	27951
Oesterreich . .	—	—	13	143	898	1290	1443	2876	3582	5992	10234
Russland .	—	—	—	27	143	500	1044	1590	3926	11240	19427
Italien . .	—	—	—	—	127	425	909	2000	4034	6173	7702
Holland .	—	—	—	17	156	179	314	388	862	1316	1709
Dänemark	—	—	—	—	31	31	31	111	418	764	1270
Ungarn .	—	—	—	—	34	219	550	1599	2114	3461	6384
Schweiz .	—	—	—	—	2	25	210	1053	1322	1420	1907
Spanien .	—	—	—	—	—	27	444	1649	4759	5293	6143
Portugal .	—	—	—	—	—	—	35	68	700	719	1034
Schweden .	—	—	—	—	—	—	41	530	1302	1733	3987
Norwegen	—	—	—	—	—	—	68	68	278	368	523
Türkei . .	—	—	—	—	—	—	—	66	66	634	1604
Rumänien	—	—	—	—	—	—	—	—	37	436	1205
Griechenland . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
Luxemburg . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	272	272
Total	40	121	432	2762	9049	23058	33093	51022	74520	102760	142084

*) Separatabdruck im Commissionsverlag von Orell & Füssli in Zürich 1884.

**) Wir geben die Tabellen in einer uns übersichtlicher erscheinenden Form der Schweizer Bauzeitung.

Amerika.

	1830	1835	1840	1845	1850	1855	1860	1865	1870	1875
Verein. Staaten	66	1767	4534	7455	14515	29563	49292	56452	85113	120124
Canada . . .	—	—	—	—	61	1960	3496	3590	4311	7882
Mexiko . . .	—	—	—	—	11	16	32	142	281	608
Cuba	—	—	211	399	399	603	637	637	655	698
Jamaika . . .	—	—	19	19	19	26	26	26	44	55
Panama . . .	—	—	—	—	—	79	79	79	79	79
Honduras . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	90	106
Costa Rica . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
Porto Rico . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
Barbados . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Brasilien . . .	—	—	—	—	—	18	127	451	787	1427
Peru	—	—	—	—	—	76	88	265	732	1564
Chile	—	—	—	—	—	89	195	439	732	1012
Argentinien . .	—	—	—	—	—	—	—	299	1035	2047
Paraguay . . .	—	—	—	—	—	—	—	76	76	76
Guyana . . .	—	—	—	—	—	—	—	34	95	109
Uruguay . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	98	317
Columbia . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	31	69
Venezuela . .	—	—	—	—	—	—	—	—	13	63
Bolivia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
Total	66	1767	4764	7873	15005	32430	53972	62490	94172	136387

Asien, Afrika und Australien.

	1855	1860	1865	1870	1875
Asien:					
Britisch Indien	251	1353	5419	7788	10605
Asiatische Türkei	—	43	148	235	415
Ceylon	—	—	58	58	179
Philippinen	—	—	—	101	449
Java	—	—	—	109	288
China	—	—	—	—	8
Japan	—	—	—	—	66
Total	251	1396	5625	8291	12010
Afrika:					
Egypten	146	442	574	1055	1630
Cap	—	3	105	105	143
Algier	—	—	51	516	536
Mauritius	—	—	106	106	106
Tunis	—	—	—	—	60
Total	146	445	836	1782	2475

Australien:					
Victoria	10	151	227	534	1084
Neu-Süd-Wales	24	24	364	552	739
Süd-Australien	21	90	90	323	441
Queensland	—	98	164	356	592
Neu-Seeland	—	—	2	45	414
Tasmanien	—	—	—	72	72
Tahiti	—	—	—	—	34
West-Australien	—	—	—	—	61
Total	55	363	847	1882	3437

Stellt man die vorstehenden Zahlenangaben für die einzelnen Erdtheile zusammen, so ergiebt sich hieraus:

Die Entwickelung des gesammten Eisenbahnnetzes der Erde.

	1825	1830	1835	1840	1845	1850	1855	1860	1865	1870	1875
Europa	40	121	432	2762	9049	23058	33093	51022	74520	102760	142084
Amerika	—	66	1767	4764	7873	15005	32430	53972	62490	94172	136387
Asien	—	—	—	—	—	—	251	1396	5625	8291	12010
Afrika	—	—	—	—	—	—	146	445	836	1782	2475
Australien	—	—	—	—	—	—	55	363	847	1882	3437
Total	40	187	2199	7526	16922	38063	65975	107198	144318	208887	296393

Zu bedauern ist, dass das letzte Quinquennium (Anfang 1876 bis Schluss 1880) nicht mehr in Betracht gezogen werden konnte; während der Bestand und Zuwachs des Eisenbahnnetzes in den Jahren 1880—82 nach den Angaben des „Bulletin du minist. des trav. publics“ mitgetheilt worden ist.

Interessant ist die aus obiger Tabelle ersichtliche Thatsache, dass Amerika, obschon es mit der Einführung der Eisenbahnen später begann, als Europa, dieses letztere in den dreissiger Jahren gewaltig überflügelt hatte; von 1840 verblieb, mit einziger Ausnahme des Jahres 1860, die grössere Ausdehnung unserem Erdtheile, während in den letzten Jahren Amerika uns wieder überholt hat.

Obige Zahlen zeigen ferner, dass das Eisenbahnwesen in den drei übrigen Erdtheilen (sowie auch in Südamerika) noch in der Periode der Kindheit liegt. Man darf daher annehmen, dass die nächsten vier bis fünf Jahrzehnte dort noch einen grossartigen Aufschwung im Eisenbahnbau sehen werden und dass den Eisenbahningenieuren in fernen Erdtheilen noch ein gewaltiges Feld für ihre Thätigkeit erhalten werden.

Von Interesse ist auch die Uebersicht der ersten Bahnstrecken in 54 Ländern, welche diesem statistischen Gesammtbild beigefügt wird, da die Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie eines Landes mit Recht als ein Ereigniss angesehen wird. Es erklärt sich hieraus, dass über Eröffnungsdaten auch von Ländern, die sonst selten genannt werden, Nachweise vorliegen.

Die ersten Eisenbahnen von 54 Ländern und Staaten.

Land	Eröffnungstag	Strecke	Länge km
England	27/9. 25	Stockton - Witton Park (Darlington) [1]	41
Oesterreich	—/9. 28	Budweis-Kerschbaum [2]	64,5
Frankreich	1/10. 28	St. Etienne-Andrézieux [3]	18
Amerika, Verein. Staaten	28/12. 29	Baltimore-Ellicots-mills [4]	24
Belgien	5/5. 35	Brüssel-Mecheln [5]	20
Deutschland	7/12. 35	Nürnberg-Fürth	6
Frankreich	26/8. 37	Paris-St. Germain [6]	19
Oesterreich	17. oder 23/11. 37	Florisdorf-Deutsch-Wagram [7]	13,1
Cuba	1837	Habana-Guines	50
Russland	4/4. 38	Petersburg-Zarskoye-Selo	27
Niederlande	—/9. 39	Amsterdam-Harlem [8]	17
Italien	3/10. 39	Neapel-Portici [9]	8
Schweiz	15/6. 44	Basel-St. Louis [10]	1,9
Dänemark	19. oder 18/9. 44	Altona-Kiel	374
Jamaika	21/11. 45	Kingston - Spanisch Town - St. Angil	25
Schweiz	9/8 47	Zürich-Baden	23,3
Spanien	30/10. 48	Barcelona-Mataro [11]	28
Canada	—/5. 50	Strecke d. St. Lawrence u. Industrial R. R.	19
Mexico	1850	Veracruz-Medellin	?
Schweden	1851	Christinehamn-Sjœaeudan	12
Peru	1851	Lima-Callao	13
Chili	—/1. 52	Caldera-Copiapo [12]	89
Ostindien	18/4. 53	Bombay-Tannah [13]	35
Norwegen	—/7. 53	Christiania-Strœmmen	18
Portugal	1854	Lissabon-Carregado	36
Brasilien	29. oder 30/4. 54	Porta de Mana-Reiz da Serra	18
Victoria	14/9. 54	Melbourne & Hobsons Bay [14]	10
Columbia	27. oder 28/1. 55	Aspinwall-Panama [15]	76
New-South-Wales	25/9. 55	Sydney-Parramatta	23
Aegypten	—/1. 56	Alexandria-Kairo	211
Süd-Australien	21/4. 56	Adelaide-Port Adelaide	12
Natal	26/6. 60	D'Urban-Landungsplatz	3
Türkei	5. oder 4/10. 60	Kustendje-Cernavoda [16]	66
Kleinasien	24/12. 60	Smyrna-Trianda [17]	43
Kap	13/2. 62	Kapstadt-Eerste River [18]	34
Algier	15/8. 62	Algier-Blidah	51
Argentinien	1/12. 62	Buenos-Ayres-Belgrano	8
Paraguay	1/10. 63	Asuncion-Itangua	40
New-Zealand	1/12. 63	Christchurch-Lyttelton	2
British-Guiana	1/9. 64	Georgetown-Mahaica [19]	32
Queensland	30/7. 65	Ipswich-Dalby	64
Mauritius	1865	Northern R. w. [20]	50
Venezuela	—/2. 66	Puerto Caballo-Palito	?
Java	9/8. 67	Samarang-Tangveng	79
Tahiti	1868	Punaunja-Terapena Bay	4
Uruguay	1/1. 69	Montevideo-las Pedras	18
Griechenland	18/2. 69	Athen-Piräus (Hafen)	10
Rumänien	31/10. 69	Giurgewo-Bukarest	67
Tasmania	6/2. 70	Launceston & Western R. R.	69
Bolivia	3/12. 70	Sabanilla-Baranquilla	30
Kaukasus	14/8. 71	Poti-Kutais	84
Honduras	25/9. 71	Porta-Caballo-San Jago [21]	60
Japan	12/7. 72	Jeddo-Yokohama	29
Tunis	1/9. 72	Tunis-Goletta	?
West-Australien	1873	Parrahdale-Rockingham [22]	64
Costarica	1874	Alajuela-Cartago	47
China	30/6. 76	Shanghai-Kangwan [23]	?

[1]) Locomotivbahn.
[2]) Pferdebahn, umgebaut 1871.
[3]) Concession vom 27. März 1826, Pferdebahn.
[4]) Baltimore Ohio R. R.
[5]) Gesetzentwurf vom 19. Juni 1833.
[6]) Erste Locomotivbahn (Westbahn).
[7]) Erste Oesterreichische Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
[8]) Holländische Bahn.
[9]) Südbahn.
[10]) Erste Linie auf Schweizerischem Gebiet.
[11]) Concessionirt 1843, Barcelona-Französische Grenze, von Engländern erbaut.
[12]) Concession vom 9. November 1848, Erbauer W. Wheelwright 1851/52.
[13]) Great-Indian-Peninsula Rwy.
[14]) Erste Bahn in Australien, Baubeginn 1. Januar 1853.
[15]) Mit ungeheuren Menschenopfern erbaut, Kosten Fr. 48,7.
[16]) Danube & Black Sea R. W.
[17]) Von Engländern erbaut.
[18]) Theil der Linie Kapstadt-Wellington, 93 km.
[19]) Theil von Georgetown-Neuamsterdam, 96 km.
[20]) Durch Engländer, 1862/65.
[21]) Erste Section von Porta Caballo-Fonseca Bay.
[22]) Mason Bird-Freemantle, Joganup-Wonnerup.
[23]) 1877 zerstört.

Elektrische Beleuchtung von Eisenbahnzügen in England. *)

Die Frage der Beleuchtung der Eisenbahncoupés ist für England von besonders grosser Bedeutung. Der Eisenbahnverkehr, an und für sich reger im Durchschnitt als auf dem Continent, nimmt in den grossen Handels- und Fabrikdistricten unverhältnissmässige Dimensionen an. Die Mehrzahl der Personen, welche während des Tages in der eigentlichen Stadt beschäftigt sind, wohnen weit von ihren Geschäften entfernt und haben Morgens und Abends eine halbe und wohl auch eine volle Stunde im Eisenbahnwagen zuzubringen. Während der Zeit studirt der Erwachsene seine Zeitung und der Schuljunge liest sich seine Aufgaben über. Die Schulkinder im Eisenbahnwagen sieht man allerdings wohl nur in London in grösseren Zahlen; aber die Verhandlung aller solcher Fragen spitzt sich auf Londoner Verhältnisse zu. In London selbst, bei der bedeutenden Tunnelzahl und dem trüben Wetter, müssen manche Wagen Tag und Nacht, von 7 Uhr Morgens bis 12 Uhr Nachts und gelegentlich länger, erleuchtet sein. Auf den für längere Strecken unterirdischen Bahnen geschieht die Beleuchtung gewöhnlich durch comprimirtes Gas und die Gas-

*) Aus einem im Juli-Heft der „Elektrotechn. Zeitschrift“ abgedruckten Bericht des Dr. Borns über den Stand der elektrischen Beleuchtung der Eisenbahnen in England.

lampen brennen also 16 und mehr Stunden, im Uebrigen durch Oellampen, die beim Bedarf eingehängt werden. Dass die Gasflammen oft unnöthigerweise brennen und die Oellampen manchmal fehlen, wenn sie sehr erwünscht wären, ist unvermeidlich. Die leicht ein- und auszuschaltenden elektrischen Lampen würden hierin viel vortheilhafter sein, würden auch ein durch das ewige Schütteln nicht beeinflusstes Licht liefern, während das flackernde, oft zu dunkle Gas oder Oel die Augen ernstlich gefährdet. Trotzdem ist verhältnissmässig wenig gethan, um das elektrische Licht im Coupé zu prüfen, und erst im letzten Winter sind mehrfach Versuche angestellt.

Der unbefriedigende Zustand der elektrischen Compagnien und die schwachen Erfolge der secundären Batterien haben wieder die Aufmerksamkeit auf einfache galvanische Elemente zurück gelenkt, von denen mehrere neue mit imponirenden Anpreisungen auftraten.

Für die primären Batterien sprechen allerdings mehrere Punkte, die auch für die secundären Batterien gelten. Die Batterien können unter den Sitzen angebracht werden und jeder Wagen seine eigene Batterie tragen; ein solcher Wagen kann dann nach Belieben umrangirt werden, und das Ein- und Auspacken der Zellen soll sehr schnell besorgt werden. Ueber Kosten hört man aber nichts Entschiedenes; dass dieselben beträchtlich sein müssen, liegt auf der Hand.

Secundäre Batterien der Electric Power & Storage Company sind seit anderthalb Jahr auf der London-Brighton-Bahn in Gebrauch; dieselben werden unmittelbar von der Gesellschaft überwacht und, wenn nöthig, durch frisch geladene ersetzt; von 70 Zellen sollen nur sieben versagt haben. Die Ladung von 22 Zellen geschah ursprünglich mittels einer Siemens D_2-Dynamo, die unmittelbar von der Achse des Wagens getrieben wurde; jetzt dient für 20 Zellen eine Brush-Maschine. Die Bahn hat die ganze Einrichtung angekauft, muss also wohl zufrieden sein; Näheres verlautet aber nicht und Zutrauen zu Accumulatoren scheint bei den bekannteren Elektrikern nicht fussen zu wollen. Die Company behauptet, dass das Schütteln den Zellen nicht schade. Wenn wirklich zuverlässige Accumulatoren mittels Dynamomaschinen nebenbei durch die Achsendrehung geladen werden könnten, so wäre die Beleuchtung einzelner Wagen auf eine einfache Weise erreicht.

Die Beleuchtung unmittelbar durch Dynamos erfordert eine regelmässige Dampfspeisung; die Dynamo mit der Wagenachse zu kuppeln, geht nicht, da jeder Stillstand des Zuges denselben gerade im Augenblick, wo das Licht am nöthigsten ist, in Dunkelheit versetzen würde, und das Licht immer mit der Geschwindigkeit des Zuges sich ändern würde. Man braucht also einen besonderen kleineren Motor für die Dynamo, der von der Locomotive seinen Dampf beziehen kann. Befestigt man diesen aber auf der Locomotive und dann auch die Dynamo dort, so verursacht ein Locomotivwechsel eine ernstliche Störung; es empfiehlt sich daher, die Dynamo mit ihrer Maschine auf einem besonderen Wagen hinter der Locomotive anzubringen. Diese Anordnung hat sich seit Neujahr auf der Zweigstrecke Kensington-Highstreet-Putney vollkommen bewährt. Die Strecke bildet einen Anschluss an die sogen. Underground, ist 2⅓ Miles (4 km) lang und hat sechs Stationen; die kurzen Züge mit vier Wagen werden nie entkuppelt, wechseln aber ihre Locomotive. Die Anlage wurde von W. H. Massey überwacht und von der Electric Light Company ausgeführt. Massey wollte zunächst den Locomotivendampf benutzen, man entschied sich aber für eine ganz unabhängige Anlage, mit Kessel, Dampfmaschine von Willan, sieben Pferdekräften, und Siemens GD_1-Dynamo, alle auf einen besonderen Wagen; diese Anlage wog mit Wärter, Kohle und Wasser noch nicht 3 t. Der Dynamo ist für 120 Lampen construirt, hatte hier aber nur 52 Lampen (zu 50 Volt und nominell 20 Kerzen) zu speisen; die Dynamo brauchte daher nur 530 Umdrehungen in der Minute zu machen. Die Lampen, je drei in einem Doppelcoupé erster Classe, eine für die Coupés zweiter und dritter Classe und eine Zahl in dem Maschinenwagen, brannten täglich 6½ Stunden und gaben 16 bis 18 Kerzen Licht. Die Befestigung geschah durch Federcontacte, die Haken verursachten etwas Schwierigkeit. Die Leitungsdrähte lagen in einem Troge, der auf den, wie erwähnt, nie auseinandergekuppelten Wagen befestigt ward. Alles ging indess gut; Willan's Maschine arbeitete, wie immer, vorzüglich; sieben Lampen wurden unbrauchbar, eine ward von einem Passagier ausgehängt. Der Kessel musste nach 15 Tagen gereinigt werden, war überhaupt nicht geeignet, die Kohlen überdies schlecht. Trotzdem berechnet Massey bei doppelter Lichtstärke eine Ersparniss von 30 pCt. gegen Gas. Der Kostenanschlag war schwierig anzustellen, da man kaum Einzelheiten über den Gasverbrauch unmittelbar im Zuge erlangen konnte; sogar der Preis des Gases ist schwer festzustellen, wenn man die Unterhaltung mitberechnen will. Massey nimmt an, 1 000 Cubikfuss Gas kosten 12 sh (1 cbm = 0,42 ℳ). Die Versuche beweisen, dass 211 lbs (1 kg = 2,2 lbs) Wasser, verdampft bei 120 lbs Druck, 50 Lampen bei einem Verbrauche von 4¼ Pferdekräften speisten; 30 pCt. Kraft gingen verloren, 15 pCt. ausserdem in Reibung, man hat also 7¾ Pferdekräfte zu rechnen. Vorausgesetzt, dass 1 lb Kohle 9 lbs Wasser verdampft, würden 1 000 Lampenstunden 3¾ sh Kohle kosten (1 sh = 1 ℳ); hierzu kommen Wasser ¼ sh; 1¼ sh für Oel u. s. w.; 3½ sh als Zinsen des Anlagecapitals von 170 Pfd. Sterl. (34 000 ℳ); 2½ sh für neue Lampen: Summa 11 sh für 1 000 Lampenstunden. Das Licht war also, wie erwähnt, doppelt so stark wie das Gaslicht, 30 pCt. billiger und in jeder Beziehung befriedigend, machte z. B. die üblichen Leselampen überflüssig, welche die Coupés unangenehm beschmutzen.

Danach hält Massey, dessen Stimme Gewicht hat, eine Beleuchtung dieser Art für practisch und billig. Dass die Dynamo einen bequemen Weg zur Verwandlung von Kraft in Licht bietet und sich daher zur Beleuchtung der Züge eignet, wird nicht bestritten werden. Es liegen aber doch schwierige Punkte vor. Mancher Zug verlässt die Hauptstation, um hernach in drei Theilen in verschiedene Richtungen zu gehen, Wagen werden angehängt oder losgekuppelt. Wenn man nicht für solche Fälle ganz unabhängige Beleuchtungseinrichtungen treffen wollte, würde man für bequeme Kuppelungen sorgen müssen, die ein schnelles Ein- und Ausschalten der Wagenlampenkreise ermöglichen. Trotzdem aber würden die Wagen minutenlang in Dunkelheit sein, was das Publikum, welches mit dem elektrischen Licht nichts zu thun haben will, wenn es nicht etwas besonders Gutes ist, nicht ruhig hinnehmen mag. Ein solches Auseinanderschalten von Dynamos und Lampen verschiedener Systeme, wie wir auf verschiedenen Linien erwarten müssen, wäre ferner kaum thunlich, und in Unglücksfällen würden die vereinzelten Wagen überdies plötzlich in Finsterniss gehüllt sein. Der letztere Einwurf hat jedoch kaum Werth; das Licht, das in Unglücksfällen nicht versagt, muss erst erfunden werden. Was ferner die Schwierigkeiten der Kuppelungen betrifft, so hat man bei der gefährlicheren Gasbeleuchtung und besonders bei den automatischen Bremsen dieselben Verhältnisse; und es kann nur gute Folgen haben, wenn man diese Schwierigkeiten ordentlich angreift, und das Publikum lernt, dass die viel gerühmten Sicherheitsmassregeln mehr auf dem Papier als in Wirklichkeit existiren. Mit der Wagenbeleuchtung würde sich auch die Speisung von Locomotivlampen verbinden lassen; Locomotivlampen hat man in England überhaupt noch nicht gesehen.

Aus dem Deutschen Reich.

Die Fremdwörter im Eisenbahndienst.

Der Präsident der Königlichen Eisenbahndirection Elberfeld erlässt an die ihm unterstellten Beamten die nachstehend von der „Barmer Ztg." im Auszuge mitgetheilte, allgemein beachtenswerthe Verfügung: „Mit entbehrlichen Fremdwörtern werden die amtlichen Schriften der Direction vielfach derart überladen, dass ich Anlass nehme, alle Betheiligten um ihre Mitwirkung zu ersuchen, dass diesem Uebelstande baldigst abgeholfen wird. In den landesherrlichen Erlassen, in den neueren Gesetzen, insbesondere in der Deutschen Reichs-Process-Gesetzgebung, in den Vorschriften der obersten Verwaltungsbehörden, in der neueren Geschichtsschreibung (Generalstabswerk über den Deutsch-Französischen Krieg) und theilweise auch schon in der Tagespresse werden bereits seit längerer Zeit alle Fremdwörter, für welche gleichwerthige Deutsche Wörter vorhanden sind, mit Vorbedacht vermieden. Es ist an der Zeit, dass diesen Vorgängen auch bei der hiesigen Direction überall ernstlich gefolgt wird, sowohl in Sachen der Verwaltung als des Baues und Betriebes: denn auch in den beiden letzteren Dienstzweigen ist die Mahnung, welche kürzlich im Centralblatt der Bauverwaltung vom 28. Juni d. J. („Das Fremdwort in Baukunst und Bauwissenschaft") ausgesprochen ist, sehr der Beachtung werth. Nur in der allerersten Zeit wird es einige Mühe verursachen, die Bequemlichkeit, welche heute die vornehmlichste Ursache des Gebrauchs der entbehrlichen Fremdwörter ist, zu überwinden. Dagegen wird man bald wahrnehmen, wie sehr der Ausdruck an Schärfe und Klarheit gewinnt, wenn die Wörter aus dem grossen Schatz der formen- und gedankenreichen Deutschen Sprache entnommen werden. Es ist mit Recht hervorgehoben, dass eine Anzahl von fremden Ausdrücken einen schwankenden unbestimmten Begriff von unklarer, verschwommener Bedeutung hat und dass man sich dessen erst bei der Vermeidung und Uebersetzung derselben bewusst wird. Es wird andererseits die Freude an dem werthvollen vaterländischen Besitze durch Abstossung der fremden Eindringlinge bei Jedermann zunehmen, und es wird die tägliche Arbeit in mancher Beziehung einen Reiz erhalten, welcher bis dahin nicht bekannt war. Selbstredend darf nicht unternommen werden, solche Fremdwörter, welche vielleicht ebenfalls durch gute Deutsche Wörter ersetzt werden könnten, welche aber zur Zeit noch amtlich vorgeschrieben oder hergebracht sind, z. B. Direction, Etat, Titel und Position des Etats, diätarische Besoldung oder Remuneration, Tarif, Billetschalter, Stationsassistent und Materialienbureau u. s. f. durch vermeintlich gleichbedeutende Deutsche Wörter ersetzen zu wollen. Dies ist verboten. Ebenso

wird es keinem Verständigen einfallen, solche ehemaligen Fremdwörter, welche bereits vollständig in die Deutsche Sprache übernommen sind, z. B. Form, Linie, Maschine, Grad u. s. f. verbannen zu wollen. Einem solchen Bestreben muss ebenfalls entgegengewirkt werden, weil durch dasselbe die ernsten Bemühungen ins Lächerliche gezogen werden. Ausserordentlich gross ist aber die Zahl derjenigen Fremdwörter, für welche ohne Weiteres oder mit einer nur geringen Aenderung der Wortverbindungen Deutsche Ausdrücke angewendet werden können. Es ist die Absicht, ein Verzeichniss dieser entbehrlichen Fremdwörter demnächst für den Dienstgebrauch allgemein mitzutheilen, und bitte ich, zu diesem Zwecke mir bis zum 1. December d. J. Vorschläge zu machen. Es scheint mir nützlich, dass in jedem Bureau ein besonderer Beamter zunächst aufmerksam die Fremdwörter, welche unnütz gebraucht werden (in alphabetischer Folge), nach den Anfangsbuchstaben geordnet aufschreibt und die entsprechenden Deutschen Ausdrücke und Wendungen gegenüberstellt. Als einen Anfang zu dieser Arbeit übergebe ich einen Auszug aus der Uebersicht, welche von der Reichspost-Verwaltung im Postamtsblatt 1875 herausgegeben ist, wenngleich dieselbe in einzelnen Punkten der Verbesserung fähig erscheint und für den Gebrauch der Eisenbahn-Verwaltung mancher Ergänzung bedarf u. s. w. u. s. w. — Es soll mich freuen, wenn ich von vielen Seiten mit Einsicht und Geschmack unterstützt werde. Die Directionsmitglieder sind um gleichmässige Unterstützung ersucht und werden mit den Bureauvorstehern, soweit nothwendig, das Weitere berathen. Mit der Vermeidung der entbehrlichsten Fremdwörter ist indess schon jetzt und vor der Festsetzung der in Aussicht genommenen amtlichen Uebersicht zu beginnen."

Berlin-Potsdam-Magdeburg.

Auf das Gesuch eines Besitzers von Potsdam-Magdeburger Eisenbahnactien, der den letzten mit dem 31. December 1883 abgelaufenen Präclusivtermin versäumt hatte, um nachträgliche Gewährung des Umtausches in Preussische Consols ist, nach Mittheilung der „Berl. Act.", seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction in Magdeburg der nachstehende Bescheid ertheilt worden: „Auf das an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete, und an uns zur weiteren Veranlassung abgegebene Gesuch eröffnen wir Ihnen, dass die Königliche Regierung nicht ermächtigt ist, denjenigen Inhabern von Actien der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, welche ihre Actien zur Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung nicht innerhalb der hierfür festgesetzten wiederholt verlängerten Präclusivfrist bei der betreffenden Casse eingereicht haben, diese Abfindung noch nachträglich zu gewähren, dass diese Actien vielmehr jetzt lediglich einen Anspruch auf die für sie entfallende bei der nunmehr zu Ende gehenden Liquidation der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft zahlbare Liquidationsquote haben, welche pro Actie, vorausgesetzt, dass die Dividendenscheine No 7 bis 10 resp. die Rentencoupons No. 7 und 8 vollzählig eingereicht werden, 200 ℳ beträgt. Erst nach Beendigung des Liquidationsverfahrens über die sämmtlichen in den letzten Jahren in den Besitz des Preussischen Staates übergegangenen Privatbahnen wird die Königliche Staatsregierung in der Lage sein zu erwägen, ob, in welchem Umfange und unter welchen Voraussetzungen es den Rücksichten der Billigkeit entsprechend und mit den Staatsinteressen vereinbar sein möchte, den auf den Liquidationserlös angewiesenen Actionären die Differenz zwischen ihrem Antheil an der Liquidationsmasse und dem Umtauschwerth ihrer Actien noch nachträglich zu erstatten, und die Bereitstellung der hierzu erforderlichen Geldmittel nachzusuchen. Unter diesen Umständen empfiehlt es sich zur Zeit in Ihrem eigenen Interesse, dass Sie, sofern Dies nicht bereits geschehen sein sollte, die Liquidationsquote für die in Ihrem Besitze befindlichen Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Stammactien gegen Einlieferung derselben nebst Dividendenscheinen resp. Rentencoupons bei der Königlichen Regierung, Hinterlegungsstelle, zu Magdeburg zur Vermeidung weiteren Zinsverlustes alsbald in Empfang nehmen. Da seiner Zeit voraussichtlich diejenigen Actionäre keine Berücksichtigung finden werden, welche sich nicht nachweislich in dem Besitze präcludirter Actien bereits vor Ablauf der Umtauschfrist befunden haben, so geben wir ergebenst anheim, schon jetzt den Nachweis zu sichern, dass Sie bereits am 31. December 1883 im Besitze der verfallenen Actien gewesen sind. Sollte es nicht möglich sein, den stricten Nachweis zu erbringen, so würde es sich jedenfalls empfehlen, alsbald eine vorläufig aufzubewahrende Bescheinigung glaubhaften Charakters — vielleicht einer Polizeibehörde — darüber zu beschaffen, dass Sie sich gegenwärtig in dem Besitze der bezeichneten Actien befinden und nach Ueberzeugung der die Bescheinigung ertheilenden Stelle sich schon vor Ablauf der Umtauschfrist in dem Besitze befunden haben. Eventuell würden auch wir eine derartige Bescheinigung ausstellen können, falls Ihrerseits irgend welche Umstände dargethan würden, welche jene Ueberzeugung uns zu verschaffen geeignet sind. Schliesslich bemerken wir ergebenst, dass bereits auf mehrere in fraglicher Angelegenheit an Seine Majestät den Kaiser und König eingereichte Immediatgesuche in vorstehender Weise entschieden worden ist, und wir daher von weiteren Vorstellungen nur abrathen können. gez. Bornemann."

Prignitzer Eisenbahngesellschaft.

Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock durch die Prignitzer Eisenbahngesellschaft. Die Gesellschaft bildet sich unter der Firma: Prignitzer Eisenbahngesellschaft und nimmt ihr Domicil und den Sitz ihrer Verwaltung in Perleberg oder unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten an einem anderen, an der Bahn gelegenen Orte. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagecapital wird auf den Betrag von 2 700 000 ℳ festgesetzt.

Eisenbahn Berlin-Velten-Neuruppin-Wittstock.

Nachdem mit der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahn das Staatsbahnproject Berlin-Kiel auf absehbare Zeit vermuthlich zurückgelegt ist, scheint man nunmehr privaterseits zu beabsichtigen, einen Theil dieser Linie, nämlich die Strecke Berlin-Velten-Neuruppin-Wittstock als Nebenbahn zu erbauen. Allerdings handelt es sich für die Strecke Berlin-Velten-Cremmen-Neuruppin um die Erlangung eines Staatsbahnhofs (Stettiner, Hamburger, Lehrter), worin die Bahn einmünden könnte, da sonst die Anlage eines Bahnhofes bedeutende Kosten verursachen würde.

Eisenbahn Rostock-Ribnitz.

Auf Grund des Vertrages, welcher zwischen der Mecklenburgischen und der Preussischen Staatsregierung abgeschlossen worden, hat die erstere zum Bau einer Eisenbahn von Rostock nach Stralsund das Terrain auf Mecklenburgischem Gebiet frei herzugeben und ausserdem 350 000 ℳ an Preussen zu zahlen, wenn diese Leistungen durch Hülfe des Landes und der Adjacenten aufgebracht werden. Zu diesem Zweck bewilligt das Land pro Kilometer 10 000 ℳ, zusammen 320 000 ℳ. Zur Deckung des Restes haben die Städte Rostock 50 000 ℳ, Ribnitz 4 000 ℳ aufzubringen. Wenn diese Summe nicht ausreicht, ist das Finanzministerium in Schwerin erbötig, 20 000 ℳ beizusteuern, und wenn auch damit die Kosten noch nicht gedeckt sind, zahlt die Stadt Ribnitz weitere 4 000 ℳ. Schliesslich übernehmen Rostock und Ribnitz die Deckung des eventuell dann noch vorhandenen Fehlbetrages.

Der Aufsichtsrath der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn

hat den Ingenieur Wieprecht in Breslau zum Betriebsdirector der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn ernannt und den 8. September als Tag der Eröffnung genannter Bahn festgesetzt. Vorläufig werden die Fahrten nur vom städtischen Steinplatz bis nach Kaltenkirchen und zurück stattfinden.

Neustrelitz-Warnemünde.

Nach einer telegraphischen Nachricht aus Neustrelitz vom 3. September soll die Eröffnung der neuen Bahn Neustrelitz-Warnemünde voraussichtlich am 1. December d. J. stattfinden. Mit dem Legen der Schwellen und Schienen sei der Anfang bereits gemacht worden.

Eisenbahn Oldenburg-Heiligenhafen.

Der Kreistag des Kreises Oldenburg hat den Antrag der Direction der Kreis Oldenburger Eisenbahn auf Uebernahme von 300 Stammactien à 500 ℳ auf den Kreis behufs Weiterführung der sog. Kreisbahn bis Heiligenhafen abgelehnt. Wie der „Hamb. C." glaubt, ist bei diesem Votum, abgesehen von anderen Gründen, die Rücksicht massgebend gewesen, zunächst die Vollendung der projectirten „Ostholsteinischen Küstenbahn" (Kiel-Schönberg-Lütjenburg-Oldenburg) abwarten zu wollen.

Spurbahn Hamburg-Segeberg.

Dem „Hamburger Corresp." wird geschrieben, dass von Interessenten über zu ergreifende Schritte Zwecks Anbahnung eines directen Verkehrsweges von Hamburg nach Segeberg, einer Spurbahn, verhandelt wird.

Haltepunkt Dahlwitz.

Am 7. d. M. wurde im Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Berlin der an der Eisenbahnstrecke Berlin-Zossen zwischen Mahlow und Rangsdorf gelegene Haltepunkt Dahlwitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Dem Ober-Regierungsrath Kauth in Köln ist die Stelle des Dirigenten der ersten Abtheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinische) in Köln verliehen worden.

Ober-Ingenieur Doulin, Ober-Betriebsinspector Seydler und Abtheilungs-Baumeister Schlemm in Breslau, sowie Abtheilungs-Ingenieur Dunaj in Beuthen in Oberschlesien sind zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspectoren, Ober-Maschinenmeister Kuppisch in Breslau, Maschinen-Inspector Hentschel in Posen und Werkstätten-Vorsteher Märcker in Berlin zu Eisenbahn-Maschinen-Inspectoren ernannt worden.

Der Königliche Regierungs- und Baurath L. Wilde, Director des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Cottbus, ist am 3. d. M. nach kurzem Leiden gestorben.

Hessische Ludwigsbahn.

Am 15. October 1884 werden nach Bekanntmachung des Reichseisenbahnamts vom 6. d. Mts. in Folge Verlegung der Bahnen bei Mainz die seitherigen Stationen Mainz (Hauptstation) und Mainz-Gartenfeld für den gesammten Verkehr geschlossen, und die neue Umführungsbahn bei Mainz mit Station Mainz (Centralbahnhof) dem Verkehr übergeben.

Eisenbahn Siegburg-Ründeroth.

Die Eisenbahn Siegburg-Ründeroth soll am 15. October cr. dem Betriebe übergeben werden. Die Bahn bringt das gewerbreiche Aggerthal mit dem grossen Schienennetz in Contact und erschliesst demselben zunächst eine Verkehrsader nach Köln und dem Rhein (Bonn). Zwischenstationen und Haltestellen werden in Lohmar, Donrad, Wahlscheid, Bachermühle, Overath, Völkerath, Ehreshoven und Engelskirchen errichtet. Vorläufig soll nur Secundärbahnbetrieb eingerichtet werden und sind in jeder Richtung vier Züge täglich in Aussicht genommen. Die Vorarbeiten für die Weiterführung der Bahn von Ründeroth durch das Aggerthal bis Derschlag sind ebenfalls beendet und erwartet man, dass der Bau dieser Strecke im nächsten Jahre in Angriff genommen wird.

Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft.

Die am 30. August stattgehabte Generalversammlung hat das auf Grund der bestehenden Verträge zwischen der Herzoglichen Staatsregierung und den Bankhäusern v. Erlanger & Söhne und Gebr. Sulzbach zu Frankfurt a/M. getroffene Uebereinkommen, den Bau nebst Ausrüstung der zu erbauenden Bahnen betreffend, bei Stimmenthaltung Seitens der Bauunternehmer einstimmig genehmigt, ebenso die Emission einer Prioritäts-Anleihe im Betrage von 3 650 000 *M.* behufs Beschaffung der Hälfte des Baucapitals.

Niederwaldbahn-Gesellschaft.

Der Inseratentheil der hiesigen Börsenblätter enthält den Prospect, betreffend die Emission von 1 200 000 *M.* in 2 400 Stück à 500 *M.* Actien der Niederwaldbahn-Gesellschaft. Die Einführung an der Börse erfolgte durch die Firma Abel & Co. zum ersten Course von 114. Es sind ausser dem Preise von 114 pCt. bei der Lieferung Stückzinsen von 4 pCt. vom 1. Juli a. c. an zu vergüten. Die Lieferung der zuertheilten Stücke erfolgt vom 22. September an in definitiven Stücken. Aus dem Prospect theilen wir Folgendes mit: Die Niederwald-Zahnradbahn ist auf Grund der ursprünglich dem Banquier B. Stern jun. ertheilten, später an ein Consortium übergegangenen, bis zum 15. August 1932 laufenden Concession von diesem Consortium durch die Baugesellschaft Soenderop & Co. erbaut und am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Bahn ist sodann von dem Consortium in eine Actiengesellschaft mit einem Capital von 1 200 000 *M.* umgewandelt worden und die Uebertragung der Concession auf die Gesellschaft herbeigeführt. Die Bahn beginnt am Adlerthurm in Rüdesheim a. Rh. und endet in nächster Nähe des Nationaldenkmals auf dem Niederwald. Die Länge derselben beträgt 2,3 km. Die Bahn ist nach dem System Riggenbach unter Verwendung ganz eisernen Oberbaues (Stahl) ausgeführt. Die baulichen Anlagen der Bahn, deren vollständige Ausrüstung bis zum 15. d. M. erfolgt sein wird, bestehen aus den Hochbauten der Stationen Rüdesheim und Niederwald und den Maschinen- und Wagenschuppen auf dem der Gesellschaft gehörigen Depotgrundstück. Mit dem Erlöschen der Concession geht der Bahnoberbau mit Ausschluss der Gebäude unentgeltlich in das Eigenthum der Stadt Rüdesheim über, welcher der für die Schienenwege erforderliche Grund und Boden gehört. Die anderweiten Anlagen und Betriebsmittel ist die Stadt Rüdesheim alsdann zum Taxpreise zu erwerben berechtigt. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen: im Monat Juni 27 336,50 *M.*, im Monat Juli 32 249,90 *M.*, im August 41 734,90 *M.* Die Ausgaben in diesen drei Monaten betrugen: 4 920,69 *M.*, 7 555,39 *M.* und 6 596,62 *M.*, so dass sich eine Reineinnahme von 82,248,60 *M.* für drei Monate ergiebt. Bei einem nur sechsmonatlichen vollständigen Betriebe im Jahre würde dies einer Reineinnahme von 164 497,20 *M.* entsprechen, mithin 13,7 pCt. des Actiencapitals ergeben, wobei noch in Erwägung zu ziehen ist, dass der vollständige Betrieb der Bahn möglicher Weise in acht, jedenfalls aber in sieben Monaten des Jahres erfolgen kann, und dass auch während der übrigen Zeit je nach dem sich herausstellenden Bedürfniss ein beschränkter Verkehr stattfinden wird. Bemerkenswerth ist vor allen Dingen das günstige Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen; dieselben beanspruchten bisher nur etwa 18,8 pCt. der Brutto-Einnahmen. Es ist dies ein Verhältniss, wie es bei keiner Deutschen Bahn auch nur annähernd so günstig vorhanden ist, da die Betriebsausgaben im Allgemeinen zwischen 40 bis 65 pCt. der Einnahmen zu betragen pflegen. Dabei erscheint eine wirksame Concurrenz für die Niederwaldbahn ausgeschlossen. Allerdings hat die Stadt Assmannshausen die Concession für eine Bahn auf den Niederwald von Assmannshausen aus ertheilt; allein selbst wenn es gelingen sollte, auf Grund dieser Concession einen Bau von Assmannshausen auf den Niederwald auszuführen, so ist die betreffende Bahn doch von vornherein dadurch im Nachtheil, dass sie nicht direct bis in die Nähe des Niederwald-Denkmals geführt werden kann und von ihrem Endpunkt bis zu dem Denkmal noch immer ein Fussweg von etwa fünfzehn Minuten zurückzulegen ist. Es fällt ferner ins Gewicht, dass die grösseren Rheinschiffe bei Assmannshausen wegen der dortigen Stromverhältnisse nicht anlegen können, und erst eine kostspielige Rhein-Correction nothwendig sein wird, ehe dies geschieht. Auf die Verkehrs-Entwickelung der Niederwaldbahn würde aber selbst die Ausführung dieses Projectes kaum einen erheblichen Einfluss auszuüben vermögen. Ueber die Höhe des Actiencapitals bei einem Kostenaufwand von 570 000 *M.* für die Herstellung der Bahn, einer Entschädigung in Actien von 200 000 *M.* an die Firma Soenderop & Co. bemerkt der Prospect, dass die Feststellung derselben erfolgt sei „auf Grund der nach sachverständiger Schätzung zu gewärtigenden Reineinnahmen des Unternehmens“.

Badische Eisenbahn-Projecte.

Die Handelskammer für den Kreis Offenburg und Amtsbezirk Ettenheim zu Lahr spricht sich in ihrem Jahresberichte für 1883 in Bezug auf das Eisenbahnwesen für die Herstellung einer Bahnverbindung Offenburg-Griesheim-Willstädt-Odelshofen-Kork mit Wechselstation in Kehl aus zur Entlastung des Bahnhofs Appenweyer und zur directen Ueberleitung der Züge auf die Strecke Appenweyer-Strassburg ohne Berührung der Station Appenweyer. Weiter wird auf das Project einer Strassenbahn von Lahr nach Kehl aufmerksam gemacht.

Gegen den Eisenbahnwagen-Mangel.

Um dem in den verkehrsreichen Herbst- und Wintermonaten sich häufig fühlbar machenden Wagenmangel auf den Eisenbahnen möglichst vorzubeugen, wird seitens der Eisenbahnbehörden das geschäftstreibende Publikum in hergebrachter Weise ersucht, während jener Zeit für schleunige Be- und Entladungen der Wagen zu sorgen, damit auch die erforderliche Abkürzung der Be- und Entladefristen vermieden werde.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction sind Anfangs dieses Monats die neuen Kilometerzeiger No. 9 (Berlin-Hamburger Eisenbahn), No. 44 (Saal-Eisenbahn), No. 103n (Paulinenaue - Neuruppiner Eisenbahn), No. 103o (Wittenberge-Perleberger Eisenbahn), sowie je der I. Nachtrag zu den Kilometerzeigern No. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahn), No. 78 (priv. Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft), No. 88 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen), der dritte Nachtrag zur ganzen Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern und der V. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 13 (Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg) herausgegeben worden. Durch die neuen betreffenden Kilometerzeiger werden der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 9 nebst im November 1881 ausgegebenem Nachtrage I, der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger 44, sowie durch den I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 88 der im December 1882 ausgegebene Kilometerzeiger No. 58 und durch den V. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 13 der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 48 aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichniss. Das neue Güterwagenpark-Verzeichniss No. 1031 (Wismar-Rostocker Eisenbahn), sowie je der I. Nachtrag zu den Verzeichnissen No. 13 (Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg), No. 30 (Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg), No. 69 (K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen) und der IV. Nachtrag zu dem Verzeichniss No. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) sind verausgabt worden. Durch den I. Nachtrag zu No. 13 wird das im März 1883 ausgegebene Verzeichniss No. 48 aufgehoben und ist dasselbe einzuziehen.

Verzeichniss gleichnamiger Stationen. Zu diesem Verzeichniss ist der II. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction vertheilt worden.

Abwehrmassnahmen gegen die Verbreitung der Cholera. Die Einfuhr von Lumpen in England ist bis zum 15. September cr. verboten.

Das Verbot der Ein- und Durchfuhr von alten (getragenen) Kleidern aus Frankreich nach der Schweiz ist in dem Sinne zu interpretiren, dass Sendungen von Leibwäsche und getragenen Kleidern, welche Reisenden aus Frankreich in die Schweiz als Eil- oder Frachtgut nachfolgen und deren Verpackung deutlich erkennen lässt, dass es keine für den Handel bestimmte Waaren sind, dem Reisegepäck gleich geachtet werden, dergestalt, dass ihr Eintritt in die Schweiz nicht verhindert wird.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5000 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem II. Nachtrag zu dem Verzeichniss gleichnamiger Stationen) (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 5035 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu No. 3 der Veränderungsnachweisung zur Vereinskartenliste vom 1. Juni 1884) (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 5061 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Eröffnung der Jagd in Frankreich und Luxemburg) (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 5081 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 6. d. Mts.).

Bayerische Staatseisenbahnen.

○ München, den 3. September 1884.

Bei der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten versammelte sich heute der Bayerische Eisenbahnrath zur 1. Sitzung seit seiner am 11. August l. J. erfolgten Reconstituirung. Die Generaldirection war vertreten durch den Königlichen Director der Betriebsabtheilung v. Schamberger, sowie durch die Generaldirections-Räthe Böhm und Pernwerth von Bärnstein. Von den Berathungsgegenständen wurden zunächst die auf die Gütertarife bezüglichen in Behandlung genommen. Die seit der letzten Sitzung genehmigten und publicirten Tarife gaben zu einer Erinnerung keinen Anlass. Der für Basaltschotter zur Unterhaltung von Staats- und Gemeindestrassen bisher bestandene Ausnahmetarif soll generell für Basaltschotter, Kies und rohe Steinbrocken zum Bau und zur Unterhaltung von Strassen und Wegen, zu Flussbauten oder zum Bahnbau bis zu Entfernungen von 217 km Geltung erlangen. Für grössere Entfernungen gilt der billigere Ausnahmetarif No. 27. Für Schleifholz (Prügel, Rundlinge bis zu höchstens 3,5 m Länge und 20 cm Durchmesser) mit Bestimmung für Cellulosefabriken und Schleifereien wurde ein Ausnahmetarif auf der Taxbasis von 2 ₰ pro Tonnenkilometer nebst Expeditionsgebühr von 60 ₰ pro Tonne begutachtet, gleichzeitig aber dessen Ausdehnung auf Prügelholz der bezeichneten Dimensionen überhaupt und ohne Einschränkung auf die Verwendung in Schleifereien als wünschenswerth bezeichnet. Die Versetzung von „Stäben und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 15 mm Dicke, unbearbeitet“, nach Specialtarif III wurde gutgeheissen.

Es folgten nunmehr detaillirte Mittheilungen über den Gang und Verlauf der bis Ende 1885 giltigen Verhandlungen bezüglich der Arlbergroute. Dieselben wurden zur Kenntniss genommen, die Erörterung der Rückwirkungen der neuen Arlbergtarife auf die Bayerischen Local- und Exporttarife aber auf eine nächste Eisenbahnraths-Sitzung verschoben.

Der Antrag, für den Transport von Kainit und anderen rohen Düngesalzen ab Stassfurt nach Bayern möglichst ermässigte Ausnahmetarife zu erstellen, wurde der Generaldirection zur förderlichsten Unterstützung empfohlen.

Eine Anfrage des Herrn Baron v. Soden über den Stand der Verhandlungen bezüglich des Entwurfes eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, insbesondere hinsichtlich des Verbotes der Gewährung heimlicher Tarifbegünstigungen auch im innern Verkehre der vertragschliessenden Staaten wurde dahin beantwortet, dass dieser Entwurf zur Zeit dem Bundesrathe vorliege.

Der Eisenbahnrath beschloss einhellig, den Ausschluss heimlicher Tarifbegünstigungen zu befürworten. Für die combinirten Rundreisebillete ist in Aussicht genommen, Unterbrechungen der Rundreisetouren behufs Benutzung von Transportanstalten, welche dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nicht angehören, zuzulassen.

Den Schluss der Verhandlungen bildete die Berathung des Winterfahrplanes 1884/85, worüber im Wesentlichen nach dem Entwurfe der Generaldirection Uebereinstimmung erzielt wurde.

Arlbergbahn.

Am 4. d. Mts. fand die technisch-polizeiliche Prüfung der Strecke Landeck-Bludenz statt. In Begleitung des Ministers Freiherrn v. Pino befand sich der Präsident der Generaldirection der Staatsbahnen, Sectionschef v. Czedik, der Generalinspector der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen, Hofrath Ritter v. Pischoff, der Director der Bausection der Generaldirection, Hofrath Bischof, Generaldirectionsrath Poschacher, sowie einige höhere Beamte, und betheiligten sich ausserdem an der Inspection der Strecke der Leiter der Direction in Innsbruck, sowie die Abtheilungschefs der Bauleitung. Die Brückenproben hatten bereits mit dem besten Erfolge stattgefunden. Der erste Materialzug befuhr am 31. August die Strecke Landeck-Bludenz, und passirten die Strecke am 1. und 2. d. M. zwei weitere Züge, welche das Bahnhofs- und Stationspersonal auf der zu eröffnenden Linie vertheilten. Die gelungene Erprobung des Trisaner-Viaductes fand am 3. d. M. statt.

Die feierliche Eröffnung der Arlbergbahn findet, wie nunmehr definitiv festgestellt ist, am 20. September statt. Am 4. d. Mts. sind die Einladungen zur Theilnahme an der feierlichen Eröffnung ergangen. Die Wiener Gäste reisen am 19. September um 6 Uhr Nachmittags nach Innsbruck ab; von da erfolgt am 20. um 9 Uhr Vormittags die Weiterfahrt bis Landeck. In Landeck, wo die zu eröffnende Strecke, sowie die eigentlichen Feierlichkeiten beginnen, ist ein einstündiger Aufenthalt in Aussicht genommen. In Bregenz endlich trifft der Eröffnungszug um 4 Uhr Nachmittags ein. Um 8 Uhr Abends folgt eine Rundfahrt auf dem Bodensee, sodann ein Festbankett in Bregenz.

Die Arlbergbahnstrecke Landeck-Bludenz mit den Stationen Pians, Strengen, Flirsch, Pettneu, St. Anton, Langen, Danöfen, Dalaas, Hintergasse und Bratz ist am 6. September cr. für den Frachtenverkehr und wird am 21. September cr. auch für den Personenverkehr eröffnet.

Serbische Eisenbahnen.

Die Eisenbahnlinie Belgrad-Nisch, deren feierliche Eröffnung am 4. d. Mts. stattfand, soll am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Wie die „Presse“ meldet, ist die Herstellung von zwei Flügelbahnen, die von der Eisenbahnlinie Belgrad-Nisch abzweigen, nunmehr gesichert, die eine soll nach Kragujevac, dem Arsenale Serbiens, die andere soll von Kuprija nach Scuic geführt werden, wo sich reiche Kohlenlager befinden.

Niederländische Correspondenz.

Dampfschifffahrt Vlissingen-Queenborough.

Ueber den Verkehr dieser Dampfschifffahrt geben wir nachfolgende Ziffern, woraus hervorgeht, dass für den Verkehr zwischen dem Continent und England diese Route mehr und mehr benutzt werden.

Personenverkehr:

	Reisende	Einnahme fl.	Durchschnittlich pro Reisenden fl.
1883	70 597	683 522	9,68
1882	66 046	614 293	9,30
1881	63 953	587 421	9,185
1880	59 426	535 000	9,—
1879	51 609	469 318	9,09

Güterverkehr:

	Kilogramm	Einnahme fl.	pro 1 000 kg. fl.
1883	31 646 000	293 808	9,285
1882	27 534 000	279 193	10,14
1881	38 577 000	312 774	8,105
1880	35 425 000	272 311	7,685
1879	29 724 000	240 571	8,095

Für die Beförderung von Postpacketen empfängt die Gesellschaft eine Vergütung von 151 000 fl. pro Jahr.

Die Gesammteinnahmen betragen:

	fl.	pro Reise fl.
1883	1 160 853	= 3 189
1882	1 071 345	= 2 935
1881	1 074 810	= 2 929
1880	981 031	= 2 673
1879	877 044	= 2 409

Im Ganzen wurden in 1883 364 Reisen gemacht gegen 365 in 1882, 367 in 1881, 367 in 1880 und 364 in 1879.

Die Betriebskosten betrugen:

	fl.	pro Reise fl.
1883	759 419	= 2 086
1882	727 595	= 1 993
1881	728 624	= 1 985
1880	719 768	= 1 961
1879	717 930	= 1 972

Die Vermehrung der Betriebskosten pro 1883 ist hauptsächlich die Folge der grösseren Reparaturen, Abänderungen und Verbesserungen der Dampfer und der Beschaffung von neuen Schiffen.

Aus einer Vergleichung der Betriebsresultate seit der Eröffnung der Fahrt ist die Entwickelung des Unternehmens, welches im Anfange mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, ersichtlich.

Betriebs- Einnahmen fl.	Betriebs- Ausgaben fl.	Differenz Vortheilig fl.	Differenz Nachtheilig fl.	Ausgaben in pCt. der Einnahmen
45 515	320 771	—	275 256	704,754
143 668	473 766	—	330 098	329,763
363 574	909 224	—	545 650	250,079
684 923	763 116	—	78 193	111,416
877 044	717 930	159 114	—	81,858
981 031	719 768	261 263	—	73,369
1 074 810	728 624	346 186	—	67,791
1 071 345	727 595	343 750	—	67,919
1 160 853	759 419	401 434	—	65,419

Dampftramways.

Für die Zustandebringung der Dampftrambahn Kesteren-Druten-Wychen-Mook hat sich eine vorläufige aus 6 Mitgliedern bestehende Direction gebildet. Da das für den Bau der ganzen Linie erforderliche Capital nicht vorhanden ist, beabsichtigt man vorläufig nur die Strecke Wychen-Neêrasselt anzulegen, wodurch Grave mit Nymegen verbunden wird. Das für diese Strecke erforderliche Capital soll bereits grösserentheils vorhanden sein.

Am 18. August cr. wurde die Linie Beetsterzwaag-Drachten der Niederländischen Tramway-Gesellschaft für den Verkehr eröffnet.

An die Niederländische Tramway-Gesellschaft ist Seitens der Regierung die Concession ertheilt worden für den Bau und Betrieb einer Trambahn von Sneek nach Joure. Die Bahn muss innerhalb zweier Jahre dem Betriebe übergeben sein und kann mit Dampf oder mit Pferden betrieben werden.

Auf das Ersuchen der Direction der Ost-Dampftramway-Gesellschaft (Utrecht-Zeist-Driebergen-Amerongen-Oosterbeek-Arnhem) hat sich in Wageningen eine Commission gebildet, mit dem Zweck den Bau einer Linie Oosterbeek-Renkum-Wageningen in Verbindung mrt der bereits bestehenden Linie Arnhem-Oosterbeek zu fördern.

Rücksichtlich des Umstandes, dass von der Gemeinde Wageningen, als Eigenthümer der Dampftrambahn Ede-Wageningen, keine Subvention zu erwarten steht, ist man bestrebt, das erforderliche Baucapital von 80 000 fl. durch Emission von Actien zu erwerben, anfänglich mit dem günstigen Erfolge, dass bereits von Privatpersonen für 36 000 fl. und von der Gemeinde Renkum für 15 000 fl. Actien eingeschrieben wurde.

Dem Concessionar der zu bauenden Trambahn von Roodeschool via Uithuizermeede, Uithuizen, Usquert, Warffum, Baflo, Winsum und Sauwert nach Groningen sind Seitens der Gemeinden Uithuizermeede und Uithuizen Subventionen resp. zur Höhe von 30 000 fl. und 15 000 fl. und Seitens der Gemeinden Warffum, Baflo und Usquert Subventionen von je 20 000 fl. ertheilt worden.

Die Betriebsergebnisse der 16 km langen Trambahn Terborg-Dieren (Geldersche Dampftrambahn) pro 1883/84 waren befriedigend. Aus dem Personenverkehr wurden 5 260 fl. und aus dem Güterverkehr 9 285 fl. mehr vereinnahmt als im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 50 300 fl. und aus dem Güterverkehr 27 277 fl.; im Ganzen 82 342 fl. Verausgabt wurden: Allgemeine Verwaltung 6 332 fl., Steuern u. s. w. 7 855 fl.; Zinsen und Amortisation 8 344 fl.; Maschinendienst 16 658 fl.; Betriebsdienst 10 039 fl.; Werkstatt 5 336 fl.; Unterhaltung der Bahngebäude und Wagen 4 477 fl., also im Ganzen 59 041 fl. Bleibt Reingewinn 23 301 fl. Hiervon wurden an Actionäre eine Dividende von 4 pCt. gewährt = 12 000 fl. und eine Summe von 8 796 fl. als Zuschuss zu den Erneuerungsfonds verwendet.

Das Gesellschaftscapital besteht aus 300 000 fl. Actien und einer mit 4½ pCt. verzinslichen Obligationsanleihe zur Höhe von 110 000 fl. Die Baurechnung beträgt 342 397 fl. und die Beschaffungskosten des Fahrmaterials 123 462 fl.

In der in Amsterdam abgehaltenen Generalversammlung von Actionären der Eisenbahngesellschaft Nymegen-Cleve wurde die Dividende auf 15,20 fl. pro Actie von 500 fl. festgestellt. Herr W. van Loon wurde zum Commissar und Herr R. van Hasselt zum Director wiedergewählt.

Aus Italien.

Camposampiero-Montebelluno.

Die „Gazzetta Ufficiale" vom 31. Juli veröffentlicht das Decret, nach welchem der Provinz Padua die Concession zum Bau und Betrieb dieser Bahn bewilligt wurde; gleichzeitig wird eine Staatssubvention von 1 000 Lire jährlich pro Kilometer auf 35 Jahre von der Betriebseröffnung an zugesagt. Die Bahn soll binnen zweier Jahre betriebsfertig hergestellt sein, und zwar nach Typus I für Secundärbahnen. Stationen sind bei Camposampiero, Castelfranco und Montebelluno in Aussicht genommen, sowie die Haltestelle Fanzolo.

Udine-Cividale.

Aus der nunmehr ebenfalls officiell veröffentlichten Concession für diese Linie, welche der „Gesellschaft für öffentliche Unternehmungen und Bauten" zu Venedig auf 90 Jahre ertheilt worden ist, resp. aus den betr. Beilagen ist Folgendes hervorzuheben: Die Regierung gewährt einen Jahreszuschuss vom 2 000 Lire pro Kilometer auf 35 Jahre, vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung ab. Ferner wird ein Zuschuss von jährlich 7 400 Lire (ebenfalls auf 35 Jahre) bewilligt, und zwar in der Höhe desjenigen Betrages, welchen die Regierung im letzten Decennium durchschnittlich für Instandhaltung der Strecke Udine-Cividale der Landesstrasse aufwenden musste; mit Eröffnung der Eisenbahn hat diese Sorge der Provincial-Verwaltung zuzufallen. Die letztgenannte Zahlung erfolgt vom Tage der thatsächlichen Classenänderung bezüglich genannter Strecke der Landesstrasse ab.

Der Bau der Linie erfolgt gleichfalls nach Typus I für Secundärbahnen mit Schienen von 30 kg Gewicht pro lfd. Meter Länge und soll binnen zweier Jahre nach Concessionsertheilung beendigt sein: die Linie wird vorläufig eingleisig mit den erforderlichen Ausweiche- und Kreuzungsstellen angelegt und erhält ausser den beiden Endstationen vorerst keinen weiteren Haltepunkt.

Bologna-Budrio-Porto Maggiore.

Seitens des Concessionärs für diese Linie ist dem Ministerium nunmehr der endgültige Entwurf für die Linie 4. Categorie nebst der Abzweigung Trebbo-Medicina-Massalombarda eingereicht worden.

Dogliani-Monchiere.

Die Municipalvertretung von Dogliani, Concessionärin dieser Linie, hat die Regierung um Verlängerung der zugestandenen Baufrist um mindestens ein Jahr gebeten.

Sanitätliches.

Die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen hat im Hinblick auf die gegenwärtigen sanitären Verhältnisse Veranlassung genommen, zunächst für die wärmere Jahreszeit auf den Hauptstationen geeignete medicinische Stoffe verausgaben zu lassen, welche das Trinkwasser für das dortige Arbeitspersonal der Gesundheit unschädlich resp. zuträglich zu machen bestimmt sind.

Neue Französisch-Schweizerische Bahnverbindung.

Die Bauarbeiten auf der Strecke Evian-St. Gingolph der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn schreiten mächtig vorwärts; von Seiten der Westschweizerischen und Simplonbahnen sind auf der Strecke Bouveret-St. Gingolph die letzten Expropriationen bewirkt worden und werden die (bedeutendere Schwierigkeit nicht verursachenden) Bauarbeiten unverzüglich in Angriff genommen werden. Diese internationale Linie soll bezüglich beider Strecken zum 1. October 1885 für den Betrieb eröffnet werden, und wird späterhin auf den Verkehr des westlichen Oberitaliens einen bedeutenden Einfluss üben, sobald der italienische Anschluss bewirkt ist.

Seilbahn Orvieto (Station)- Orvieto (Stadt).

Dies der höheren Genehmigung unterbreitete Project betrifft eine Bahnverbindung von 0,56 km Länge bei 154 m Höhenunterschied der beiden Endpunkte (d. h. 27 pCt. Steigung).

Eröffnungen.

Es wurden eröffnet am 14. August: Vedano-Malnate (Theilstrecke von Saronno-Malnate-Varese) 2,51 km für Personen, Gepäck und Eilgut; an demselben Tage die Strecke Fossano-Mondovì der Linie Mondovì-Ceva mit den Stationen Fossano, S. Albano, Trinità, Magliano-Alpi und Mondovì, sowie den Haltestellen Bene, Perucca, Crava und Berolungi; am 18. Gozzano-Orta 7,65 km der Linie Gozzano-Domodossola und am 23. August die Theilstrecke Albino-Vertova der Linie Bergamo-Ponte della Selva für vollen Verkehr.

Demnächst stehen noch bevor die Eröffnungen von Tivoli-Mandela der Linie Rom-Solmona und der Theilstrecke Piadena-Casalmaggiore der Linie Brescia-Iseo, letztere für Ende September cr.

Tramways.

Am 22. August wurde die Linie Bergamo-Seriate eröffnet. Seitens der Provincialverwaltung von Bologna ist das Project für Dampftramway Bologna-Imola eingereicht worden; Bau und Betrieb soll die „Gesellschaft für öffentliche Unternehmungen und Bauten" zu Venedig übernehmen.

Monitore delle Strade Ferrate No. 32—35.

Präjudicien.

v. O. **Die Eisenbahnverwaltung ist zur Herstellung bezgl. Unterhaltung einer Einfriedigung den Bahnanliegern gegenüber nicht verpflichtet.** I. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen. In der Sache Backhaus Eisenbahn 1872 hatte der Appellationssenat des Ober-Appellationsgerichts zu Oldenburg die Eisenbahndirection für verpflichtet erkannt, die zur Verhütung des in Folge des Eisenbahnbetriebes den Landeigenthümern drohenden Schadens geeigneten Vorkehrungen zu treffen und insbesondere genügende Befriedigungen herzustellen bezgl. zu unterhalten. Derselbe war dabei unter Anderen von folgenden Gesichtspunkten ausgegangen: „Man müsse annehmen, dass Jeder, welcher auf einem bestimmten Terrain ein Gewerbe betreibe, dass seiner Natur, seinem Charakter nach und durch seine Ausübung den Anliegern dieses Terrains in der ordnungsmässigen Benutzung ihrer anstossenden Grundstücke Gefahren und Nachtheil drohe, nicht nur zum Ersatz des durch die Ausübung des Gewerbes bereits erwachsenen Schadens verpflichtet sei, sondern auch verbunden erscheine, soweit thunlich diejenigen Vorkehrungen und Einrichtungen zu treffen, welche zur Verhütung und Abwendung des durch die Ausübung den Nachbarn drohenden Schadens ge

eignet seien, sowie dass insbesondere gerade der, welcher das Gewerbe ausübe, welcher die Anlage der Fabrik betreibe, dies oder jenes Etablissement leite etc., ganz abgesehen von den Eigenthumsverhältnissen des Terrains, auf welchem die Anlage sich befinde, als derjenige erscheine, welcher zur Ergreifung der erforderlichen Präventivmassregeln, zur Abwehr des infolge seiner positiven Thätigkeit dritten Personen drohenden Schadens verpflichtet sei und dass von Letzteren gegen ihn entweder auf Herstellung der nöthigen Vorrichtungen oder auf Untersagung der ferneren Ausübung des Gewerbes mit Erfolg geklagt werden könne. Diese Verpflichtung entspringe aus unserem modernen industriellen Verkehr und gewerblichen Leben und sei in demselben begründet und führe nothwendig dahin, die Oldenburgische Regierung als diejenige Persönlichkeit, welche den Betrieb der fraglichen Eisenbahn ausübe, für verbindlich zu erachten, die zur Verhütung des in Folge des Eisenbahnbetriebes den Landeigenthümern drohenden Schadens geeigneten Vorkehrungen zu treffen, also in concreto genügende qualificirte Befriedigungen neu herzustellen, wo sie etwa ganz fehlen, die ungenügenden zu verbessern und in einem brauchbaren Zustande zu erhalten." — Der Cassationshof, an welchen in Folge eingelegter Nichtigkeitsbeschwerde die Sache gelangte, theilte diese Auffassung des Appellationssenates nicht und erkannte die Eisenbahn-Verwaltung nach allgemeinen Grundsätzen nicht für verpflichtet zur Herstellung bezgl. Unterhaltung der fraglichen Befriedigungen aus folgenden Gründen: „Die Gefahren, welche den Anliegern einer Eisenbahn aus dem Betriebe derselben drohen, entstehen meistens aus Immissionen, welche vom Bahnareale aus in den Bereich der angrenzenden Grundstücke durch die passirenden Bahnzüge veranlasst werden, wie gefährliches Funkenwerfen, massenhafter Rauch und Staub, oder aus Einwirkungen der Bahnzüge auf das Bahnareal, welche mit einer nachtheiligen Affection des nachbarlichen Grund und Bodens verbunden sind, wie heftige Erschütterungen nahestehender Gebäude. Unser Recht gewährt gegen Thätigkeiten, welche in ungehöriger Weise vom Gebiete eines Eigenthums in die Sphäre eines Nachbareigenthums erstreckt werden, das negatorische Klagerecht oder doch einen Anspruch auf die cautio damni infecti, von welchen Rechten das erste allerdings dazu dienen kann, wenigstens indirect eine Veranstaltung von Schutzvorkehrungen gegen die gefährdenden Einwirkungen zu erzwingen. Diese Rechtsmittel werden dann auch gegen die aus dem Betriebe einer Eisenbahn bewirkten Gefährdungen anwendbar seien, insoweit bei den staatlich concessionirten Eisenbahnen nicht etwa eine anzunehmende Eigenschaft der letzteren als eines opus publicum eine Beschränkung der Rechtsmittel herbeizuführen geeignet sein sollte (Koch, Deutschland's Eisenbahnen I. § 64 auch No. 13). — Der im gegenwärtigen Falle vom Kläger erhobene Anspruch begehrt aber Sicherstellung gegen eine Gefährdung, welche von den oben bezeichneten, häufiger vorkommenden, wesentlich verschieden ist. Der Kläger will Befriedigungen hergestellt haben, damit das Weidevieh seiner an die Bahn stossenden Ländereien nicht der Vernichtung durch die passirenden Bahnzüge ausgesetzt ist und diese Vernichtung droht den Thieren nicht auf den klägerischen Ländereien, sondern lediglich auf dem Bahnareale, auf welches der Kläger dieselben gelangen zu lassen durchaus nicht berechtigt ist. Freilich mag ohne vorhandene Zwischenbefriedigungen eine Abhaltung des Viehes von der Bahn, wenn überhaupt ausführbar, für den Kläger nur mit erheblichen Opfern und Beschwerden zu erreichen, eine Benutzung seines angrenzenden Landes zur Weide also entweder sehr belastet oder mit fortwährenden Verlusten bedroht sein. Aber, da die Tragweite der vernichtenden Kraft der bewegten Bahnzüge sich auf das Gebiet des Bahnareals beschränkt, welches der Betriebsinhaber zum Ueberführen von Zügen zu benutzen berechtigt ist, so bietet unser Recht keine Anhaltspunkte, um für den Kläger wegen der gefahrdrohenden Benutzung des an sein Eigenthum angrenzenden Bahnareals einen privatrechtlichen Anspruch auf Herstellung schützender Abfriedigungen — sei es gegen den Eigenthümer, sei es gegen den blossen Betriebsinhaber — nach allgemeinen Grundsätzen als begründet anzuerkennen. Insbesondere wird es keiner näheren Auseinandersetzung bedürfen, dass die Grundsätze der Schadenersatzpflicht und der Verbindlichkeit zur cautio damni infecti, worauf die Urtheilsgründe II. Instanz nebenhin verweisen, zur Unterstützung des Anspruchs auf den hier in Rede stehenden Schutz nicht zu verwenden sind. Und wenn vorzugsweise die Consequenz aus der Natur des modernen Verkehrs und gewerblichen Lebens, hier also die Eisenbahncommunication geltend gemacht, so könnte doch wohl eher gefragt werden, ob nicht die Anlieger einer Eisenbahn dieser gegenüber zu Sicherheitsanstalten gegen Gefährdungen des Betriebes, von den angrenzenden Grundstücken her drohend, schuldig zu erachten seien, als umgekehrt die Eisenbahn den Anliegern dafür, dass diese in der Bewirthschaftung ihrer Grundstücke sich beschwerlicher Massregeln zur Abhaltung ihres Weideviehes überheben können."

Die spätere Rechtsprechung hat sich diesen vom Cassationshofe aufgestellten Grundsätzen angeschlossen, so namentlich das Ober-Landesgericht in Sachen Harms c. Eisenbahn und Hitzen c. Eisenbahn. Anders stellt sich die Sache bei der Verpflichtung der Eisenbahn zur Herstellung von schützenden Vorrichtungen an Stellen des Bahnkörpers, welchen zu betreten das Publikum berechtigt sei. In dieser Beziehung ist von der Rechtsprechung durchweg angenommen: „dass es wegen der vielen mit dem Betriebe der Eisenbahnen verbundenen Gefahren zur Aufgabe des Unternehmers gehöre, mit Sachkenntniss die Anstalten zu treffen, welche zur Verhütung von Unfällen als nothwendig sich zeigen, nicht blos zur Sicherung des Bahnbetriebes, sondern auch zum Schutz des Publikums, welches innerhalb gewisser Beschränkungen zur Benutzung der Eisenbahnkörper berechtigt sei. Die Verpflichtungen aber, die dort, wo es sich um den Schutz des in der Ausübung seines Rechtes befindlichen Publikums handelt, begründet sind, sind nicht in gleicher Weise auch dort begründet, wo dem Publikum keinerlei Berechtigung zur Benutzung des Areals zusteht; dass im letzteren Falle das Publikum sich gegen die durch den Bahnbetrieb hervorgerufenen Gefahren selbst zu schützen habe, ist durchgehends anerkannt worden, ergiebt sich auch aus dem durchgehends anerkannten Grundsatze, dass sich das Publikum gegen die mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren, was bei einiger Umsicht möglich, selbst schützen muss."

II. Nach den Bestimmungen des Bundes-Bahnpolizei-Reglements von 1870: Das Bahnpolizei-Reglement bestimmt in § 4 Abs. 1: „Einfriedigungen müssen da angelegt werden, wo die gewöhnliche Bahnbewachung nicht hinreicht, um Menschen oder Vieh vom Betreten der Bahn abzuhalten." Ueber diese Bestimmung, welche von den dem Bahnareal benachbarten Landeigenthümern wiederholt für die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur Herstellung viehkehrender Befriedigungen angeführt ist, äussern sich die Entscheidungsgründe des Cassationshofes folgendermassen: „Die von den Urtheilsgründen II. Rechtszuges neben ihrer prinzipalen Begründung einer Herstellungspflicht der Beklagten für dieselbe ferner eingezogene Vorschrift des § 4 des Bundespolizei-Reglements von 1870 begründet, wie kaum zu bezweifeln steht, nur eine öffentlich rechtliche Verpflichtung der Bahnverwaltungen gegen die staatliche Polizeigewalt, keinen privatrechtlichen Anspruch von Eisenbahnadjacenten." Dieser Auffassung hat sich das Ober-Landesgericht Oldenburg in den beiden oben genannten Sachen angeschlossen und in der letzteren Sache ist noch darauf hingewiesen, dass auch das Erkenntniss des Reichsgerichts vom 12. Juli 1882 (Seuffert, Archiv Bd. 38 No. 5), worauf der Berufungsrichter sich zur Begründung seiner gegentheiligen Ansicht berufen hatte, der vom Cassationssenate vertretenen Ansicht über die Bedeutung des § 4 des Bundes-Bahnpolizei-Reglements nicht entgegenstehe. Es sei dort nur gesagt, „dass es keineswegs ausgeschlossen sei, dass Bestimmungen, deren Nichtbefolgung im öffentlichen Interesse mit Strafe bedroht seien, auch für die Beurtheilung der Frage, ob ein civilrechtliches Verschulden vorliege, beachtlich seien, dass im Gegentheil ein Zuwiderhandeln gegen solche Vorschriften in der Regel auch eine civilrechtliche Haftung begründe. Nach diesem Erkenntnisse lasse sich daher nicht unter allen Umständen die Contravention gegen ein Strafgesetz als Grund für eine civilrechtliche Haftung anführen, sondern es komme stets auf die Beschaffenheit des concreten Falles an und aus den Umständen sei zu entnehmen, ob ein civilrechtliches Verschulden als vorhanden anzunehmen sei; für die Entscheidung dieser Frage könne dann allerdings, wie auch das citirte Erkenntniss annimmt, der Umstand, dass die Handlung eine Verletzung einer Strafvorschrift enthalte, mit verwerthet werden; aber aus dem Vorhandensein einer Strafvorschrift allein folge noch nicht die civilrechtliche Haftbarkeit des Contravenienten. (Erk. des Cassationssenats Oldenburg vom 2. November 1872; Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege im Grossherzogth. Oldenburg. Bd. XI. 1884. S. 225 ff.)

Zweiter Versammlungstag der 25. Hauptversammlung Deutscher Ingenieure.

Mannheim, 2. September 1884.

War der gestrige Tag mehr akademischen Vorträgen gewidmet, so gehörte die heutige Versammlung der Debatte und dem Kampf der Meinungen. Aber auch von Gegenständen, die heute zur Verhandlung standen, war einer zweifellos des grössten und allseitigsten Interesses sicher. So war es begreiflich, dass man über die ersten Gegenstände der heutigen Tagesordnung möglichst rasch und fast ohne Discussion hinwegeilte. (Rechnungsablage pro 1883, Wahl eines Orts der nächsten Hauptversammlung — trotz einer lebhaften und warm empfundenen Rede eines Rheinländers, welcher die Versammlung zu Gunsten von Koburg umzustimmen versuchte, wurde doch mit ganz überwiegender Mehrheit Stettin zum nächstjährigen Versammlungsorte erkoren — und Berichte des Vorstandes, betreffend Organi-

sation der Dampfkesselüberwachung in Preussen durch Bildung eines Centralverbandes der Dampfkesselüberwachungs-Vereine, Schaffung eines Entwurfs zu Normalien für Lieferung von Eisenconstructionen zu Hoch- und Brückenbauten, Versendung der Vereinszeitschriften im Jahre 1885.) Zum ersten Commissionsberichte, betreffend die Prüfung der Industrieschutzgesetze (Patent-Muster- und Markengesetz), ergriff zunächst Generalsecretär Peters das Wort und gab in kurzen Zügen ein Bild über die Arbeiten der Commission des Berliner Bezirksvereins, betreffend Abänderung des Patentgesetzes vom 25. Mai 1877. Ergänzt wurde diese Darlegung durch einen kurzen Vortrag des Patentanwalts Kessler, Berlin, welcher darauf hinwies, dass diese Arbeit allerdings zunächst der Thätigkeit einer vorwiegend aus Angehörigen des Berliner Bezirksvereins bestehenden Commission ihre Entstehung verdankt habe, dass man aber auch keineswegs unterliess, erprobte Rechtsverständige beizuziehen: so einen der auf dem Gebiet des Patentwesens bewährtesten Rechtsanwälte der Reichshauptstadt, und andererseits durch Berathung von Autoritäten im Patentwesen, wie die Geheimräthe Kleser, Bonn, Siemens, Berlin und Oberbürgermeister André, Chemnitz. Die Vorschläge der Berliner Patentcommission sind, wie Herr Peters bestätigt, allerdings eben so spät (im April dieses Jahres) an die einzelnen Bezirksvereine zur weiteren Prüfung und Erwägung gelangt, und es seien auch von mehreren Bezirksvereinen Ausarbeitungen eingegangen, welche zum Theil die Billigung des am Sonntag hier versammelt gewesenen Vorstandsraths des Vereins gefunden hätten. Zur Debatte verlangte zunächst Herr Franz Wirth, Vertreter des Vereins bei der Deutschen Section des Internationalcongresses zum Schutze des gewerblichen Eigenthums, Frankfurt a/M., das Wort. Derselbe begründete einige von ihm gestellte Detailanträge zum Patentgesetz. Darauf hin erinnerte der Herr Vereinspräsident Becker, dass nach § 40 der Statuten Beschlüsse des Vorstandsraths nur entweder en bloc angenommen oder abgelehnt werden können. Herr Professor Zeman, Stuttgart, erklärte jedoch, dass diese statutarische Bestimmung einer deutlichen Berathung des Gesetzes nicht im Wege stehen könne, nur erlangten Aenderungsvorschläge der heutigen Versammlung erst dann das Recht der weiteren Verwirklichung, wenn der Vorstandsrath sein Einverständniss mit jenen erklärt haben werde. Hierauf erklärt Dr. Landgraf im Namen des Mannheimer Bezirksvereins Deutscher Ingenieure, dass man in diesem Verein von der Anschauung ausgegangen sei, es wäre, von juristischen Erwägungen ganz und gar abgesehen, weder räthlich noch erspriesslich, ein so umfassendes, wichtiges Gesetz, wie das Deutsche Patentgesetz, paragraphenweise durchzuberathen. Von diesem Gesichtspunkte aus sei der genannte Verein dazu gelangt, seine Stellung wie folgt zu präcisiren:

„Der Mannheimer Bezirksverein Deutscher Ingenieure erklärt, dass er zwar gegen verschiedene Vorschläge der Patentgesetzvorlage seine principiellen Bedenken nicht zurückhalten könne, dass er aber trotzdem der vorliegenden, im Grossen und Ganzen ganz vorzüglichen Ausarbeitung seine Zustimmung giebt; dabei glaubt er allerdings sich der Erwartung hingeben zu dürfen, dass die Ausführung der heutigen Beschlüsse in der so hochwichtigen Frage, wie sie die Patentgesetzreform darstellt, nicht sehr gefördert werde, dass nicht noch für verschiedene Bezirksvereine, die sich mit dieser Frage fortgesetzt beschäftigen, Gelegenheit gegeben wäre, ihren wohlbegründeten Anschauungen Ausdruck zu geben". Diese Erklärung wird zu Protocoll genommen. Darauf entspann sich eine äusserst lebhafte Discussion, an der insbesondere der schon erwähnte Rechtsanwalt Dr. Hentig, Berlin, Patentanwalt Sombert, Magdeburg, Director Hausding, Director Euler, Kaiserslautern, Patentanwalt Franz Wirth, Frankfurt a/M., etc. sich betheiligten. Die Vorschläge der einzelnen Herren gingen ziemlich weit auseinander, während Director Euler schlechterdings für eine Vertagung plaidirte, der sich Franz Wirth insoweit anschloss, als nicht besonders wichtige Fragen aus dem Patentrechte sorgfältige Entscheidung beanspruchten, wie beispielsweise die Aenderung des § 4 zu Gunsten der technischen Industrie und der Anschluss der Deutschen Reichsregierung an die gewerbliche Union, eine Reihe Europäischer und aussereuropäischer Staaten, verlangt Sombert, Magdeburg, Niederlegung aller Discussion der Anschauungen im Protocoll und gleichzeitig Uebergabe dieser Erklärungen mit der vorliegenden Gesammtarbeit an den Herrn Reichskanzler. Nach längerer Debatte wurde Vertagung der Berathung dieses Gegenstandes auf morgen früh beschlossen. Der Vorstandsrath wird vor der morgigen Sitzung noch zusammentreten und werden die Herren Dr. Karo, Sombert und Dr. Landgraf zu dieser Besprechung zugezogen. Bezüglich des Berichts der Commission für Stellung von Preisaufgaben wurden 3 000 *M.* verwilligt. Bezüglich des Berichts der Commission für Untersuchungen an Dampfkesseln und Dampfmaschinen fanden die Vorschläge des Gesammtvorstandes einstimmige Annahme, nicht minder die Vorschläge in Bezug auf maschinentechnischen Werkstattsunterricht. Darnach erachtet der Verein die Aus- und Heranbildung von Ingenieuren im Werkstattsunterricht für unbedingt nothwendig, und zwar am besten in Maschinenfabriken. Sache der Industrie sei es, hier thunlichste Erleichterungen zu gewähren, zumeist empfehle sich diese praktische Ausbildung vor dem Hochschulstudium, während die Einziehung desselben zwischen die einzelnen Hochschuljahre zu verwerfen sei. Dagegen sei wieder nichts dagegen einzuwenden, wenn die Hochschulferien dazu benutzt werden. Die Dauer des Unterrichts sollte in Minimo ein Jahr betragen. Die Versammlung beschliesst, dass das Bureau des Vereins dieser Angelegenheit durch Eingabe an die einzelnen Deutschen Regierungen soweit wie nur thunlich fortgesetzte Aufmerksamkeit sichere. Sodann wird beschlossen, für ein in Eisleben zu errichtendes Denkmal für den hochverdienten Erfinder der Buchdruckerschnellpresse 1 000 *M.* zu verwilligen.

Aus dem zum Schlusse vorgetragenen und angenommenen Etatsvoranschlage pro 1885 geht hervor, dass der Verein mit seinen 5 000 Mitgliedern eine Jahresausgabe und Einnahme von rund 127 000 *M.* bilancirt.

Literatur.

Elektrisches Formelbuch mit einem Anhange enthaltend die elektrische Terminologie in Deutscher, Französischer und Englischer Sprache. Von Prof. Dr. P. Zech. Mit 15 Abbildungen. 15 Bogen Octav. Geh. Preis 1 fl. 65 kr. Oe. W. = 3 *M.* Eleg. geb. 2 fl. 20 kr. Oe. W. = 4 *M.* 1883. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Der Verfasser hat in diesem Handbuch, welches den X. Band der elektrotechnischen Bibliothek bildet, gedrängt zusammengestellt, was der Elektrotechniker, wenn er seine Messungen mit Bussole und Galvanometer nach den verschiedenen gebräuchlichen Methoden macht, an Formeln zur Berechnung der Resultate braucht. Möglichst einheitliche Bezeichnung im Anschlusse an die Hauptwerke der Deutschen Literatur über Elektricität wurde angestrebt, so dass der Buchstabe schon über die Bedeutung orientirt, die jedoch, um jeden Zweifel zu heben, immer angegeben ist. Keine Formel ist aufgestellt, ohne die Voraussetzungen, auf denen sie beruht, genau anzugeben. Es ist vielleicht in einzelnen Artikeln noch über das nächste Bedürfniss des Elektrotechnikers hinausgegangen, die Grenze zu ziehen ist aber schwierig, und ist zu viel zu geben wohl besser, als zu wenig, insbesondere angesichts der Fortschritte in exacter Forschung auf diesem Gebiete. In dem Anhange sind, um ihn nicht zu gross werden zu lassen, die gleichlautenden Fremdworte weggelassen, und ist nichts aufgenommen, was in jedem gewöhnlichen Lexikon zu finden ist. Dagegen ist jeder technische Ausdruck, dessen Bedeutung ein solches Lexikon nicht giebt und nicht geben kann, nach den Hauptwerken der Englischen und Französischen Literatur auf dem Gebiete der Elektricität aufgenommen. Bei dem Reichthum der Engländer an specifischen Ausdrücken kam es dem Verfasser wohl zu Statten, dass ein Schüler von ihm, in einer grossen Werkstätte Englands angestellt, bei Zweifeln zuverlässige Auskunft gab.

Möller's Kursbuch, Heft IV, gültig bis zum 15. October, ist soeben bei Schmorl & von Seefeld in Hannover erschienen. Für alle Reisen in dieser Herbstzeit giebt dasselbe jede wünschenswerthe Auskunft; die Fahrpläne der Eisenbahnen, Posten und Dampfschiffe sind nach den neuesten Bestimmungen revidirt. Die übersichtliche Anordnung ist bekannt.

Miscellen.

Ein- und Ausfuhrstatistik.

Im Juliheft der vom Kaiserlichen statistischen Amt herausgegebenen statistischen Monatshefte sind die Uebersichten über die Einfuhr und Ausfuhr der wichtigeren Waarenartikel im Deutschen Zollgebiet für den Monat Juli und für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli 1884 veröffentlicht. Hiernach hat sich die Waarenausfuhr im Vergleich zu dem betreffenden Zeitraum des Vorjahres für die meisten Industrieerzeugnisse und verschiedene landwirthschaftliche Producte günstig gestellt, so für Leinen- und Wollengarn, Gewebe aller Art, Kleider, Leibwäsche und Putzwaaren, Soda, Anilinfarben und sonstige Artikel der chemischen und Farbenindustrie, ferner für Glas und Glaswaaren, Papier und Papiertapeten, Holzwaaren, musikalische Instrumente, Kautschuck- und Lederwaaren, Erze, Blei, Zink, Waaren aus Kupfer oder anderen unedlen Metallen und Legirungen aus solchen, Kohlen und Coaks, Cement, Thon- und Porzellanwaaren, Bier, Branntwein, Salz, Zucker und Melasse, für Stärke und Kraftmehl (Kartoffelmehl), Lichte, frisches Obst, Hopfen, Butter, Käse und Fleisch, Tabakblätter und Tabakstengel. Grössere Ausfuhren haben insbesondere aufzuweisen: Wollengarn (alles in Doppelcentnern) + 11 403; Baumwollenwaaren + 14 649; Leinenwaaren (meist feinerer Qualität) + 1 604; Halbseidenwaaren + 4 670; Wollenwaaren + 10 128; Kleider, Leibwäsche und Putzwaaren + 5 632; Soda + 47 027; Anilinfarben + 9 186; Blei- und Zinkweiss + 9 159; Mineralwasser + 19 295; Glaubersalz + 22 101; Schwefelsäure + 15 365; Glas- und Glaswaaren + 10 291; Papier und Papiertapeten + 66 193; Holzwaaren + 9 509; Thon- und Porzellanwaaren + 8 747; Bier + 61 709

Branntwein + 208 444; Zucker + 750 135; Stärke und Kraftmehl + 91 687; Tabakblätter und Tabakstengel + 6 225. Dagegen ist die Ausfuhr von Baumwollengarn, schwefel- und salzsaurem Kali (Chlorkalium), Eisen und Eisenwaaren, Maschinen und Eisenbahnfahrzeugen, Waaren aus edlen Metallen, Holz, Kartoffeln, Wein, Mehl, gebrannten oder gemahlenen Cichorien und Schafwolle im Vergleich zu demselben Zeitraum des Vorjahres niedriger. Das Minus beträgt u. a. bei Baumwollengarn 7 519, bei schwefel- und salzsaurem Kali 80 224, bei Eisen und Eisenwaaren 326 926, bei Maschinen 29 269, bei Holz 81 950 und bei Kartoffeln 1 621 015 Doppelcentner. Der Minderausfuhr speciell von Eisen und Eisenwaaren liegt in der Hauptsache eine geringere Ausfuhr von Roh-, Bruch- und Luppeneisen, ferner von Eisenbahnschienen und Eisendraht um 107 319, beziehungsweise um 239 337 und 80 333 Doppelcentner zu Grunde. Doch ist die Ausfuhr von Eisendraht bereits wieder eine steigende, denn die Ausfuhr von diesem Artikel im Monat Juli 1884 allein belief sich auf 172 487 Doppelcentner gegen 114 751 im Monat Juli des Vorjahres. Von schmiedbarem Eisen in Stäben, Eisengusswaaren, Drahtstiften, anderen groben, sowie feinen Eisenwaaren wurden erheblich grössere Mengen ausgeführt als im betreffenden Zeitraum des Vorjahres. Die Ausfuhr von Rind- und Schafvieh ging um 6 668, beziehungsweise 33 193 Stück zurück, dagegen hob sich die Ausfuhr von Borstenvieh um 77 036 Stück.

Krupp's Etablissement.

Ueber die Grösse und Leistungsfähigkeit des Krupp'schen Etablissements bei Essen enthält ein kürzlich veröffentlichter Bericht folgende Angaben: Im Jahre 1860 betrug die Zahl der in Essen beschäftigten Arbeiter 1 764; bis 1870 war die Zahl derselben auf 7 084 gestiegen, während heute ungefähr 20 000 Arbeiter daselbst ihr Brod verdienen. Die Zahl der Familienglieder der im Etablissement beschäftigten Menschen beträgt 45 776 einschliesslich 13 000 Schulkindern, so dass also im Ganzen 65 381 Personen auf den Werken ihren Unterhalt finden. Von dieser Anzahl leben 19 000 Menschen in Arbeiterhäusern, die der Krupp-schen Firma gehören. Gegenwärtig umfasst das Krupp'sche Etablissement folgende Abtheilungen: 1. das grosse Etablissement in Essen; 2. drei Kohlenbergwerke bei Essen und Bochum; 3. 547 Eisenbergwerke in Deutschland; 4. verschiedene Eisenbergwerke im Norden Spaniens, bei Bilbao; 5. vier Hochofenwerke in Duisburg, Neuwied und Sayn; 6. einen 17 km langen Schiessplatz in Meppen für Versuche mit Kanonen; 7. Probeschiessplätze in Dülmen, 7¹/₄ km lang; 8. vier Oceandampfer; 9. verschiedene Lehm- und Sandgruben und Steinbrüche. In den Abtheilungen No. 1 bis 5 sind gegenwärtig in Betrieb 11 Hochöfen, 1 542 andere Oefen verschiedener Art, 439 Dampfkessel, 82 Dampfhämmer von 1 bis 40 t Gewicht. 21 Walzmühlen, 450 Dampfmaschinen, jede von 2 bis 1 000 Pferdekräften, zusammen 185 000 Pferdekräften. Die Gesammtproduction der Werke in Essen allein betrug im Jahre 1881 260 000 000 kg Stahl und Schmiedeeisen, welches auf dem Werke selbst für Kriegs- und Friedenszwecke fertiggestellt wurde. Der Verbrauch an Kohlen beträgt 3 100 t pro Tag; ungefähr 1 500 t Eisenerz werden täglich in den Hochöfen verarbeitet. Um nur die Arbeit auf dem Essener Werke zu bewerkstelligen, braucht es 50 km Eisenbahngleise, 38 Locomotiven, 883 Eisenbahnwagen, 69 Pferde und 191 Wagen, 65 km Telegraphenlinien, 35 Stationen und 55 Morsemaschinen; ferner 1 chemisches und 1 physikalisches Laboratorium, 1 photographisches Atelier, 1 lithographische Anstalt, 1 Druckerei mit 3 Schnell- und 6 Handpressen, 1 Buchbinderei und eine ständige Feuerwehr von 63 Mann, die nichts Anderes thun. In den Consumanstalten, welche zu dem Werke gehören und die man allein für das Wohl der dortigen Angestellten errichtet hat, wurden im Jahre 1882 Waaren im Werthe von beinahe 4 Millionen Mark verausgabt. Diese Anstalten umfassen ein ausgezeichnetes Hôtel, 8 Bierwirthschaften, 1 Selterwasserstube, 1 Dampfmühle, 1 grosse Bäckerei, 1 Schlachthaus mit Fleischhalle, 1 Schneiderboutique, 2 Schusterläden und 46 Detailhandlungen, woselbst die Angestellten zum Selbstkostenpreise ihre Waaren beziehen können mit einem geringen Aufschlage von 5 pCt.

Die grosse Zahl der Brücken, welche die beiden Stadthälften Londons verbinden,
soll um eine neue vermehrt werden. Der von dem Hause der Gemeinen erwählte Ausschuss für die Themseverbindungen hat vorgeschlagen, an dem kleinen Tower Hill eine niedrig gelegene Drehbrücke mit zwei Durchfahrtsöffnungen von je 100 Fuss Spannweite zu errichten. Der Plan wird durch den Brückenausschuss des Hauses besorgt werden, welcher das Recht hat, die Hülfe anderer, ausserhalb der amtlichen Körperschaften stehender Ingenieure in Anspruch zu nehmen.

Eine neue Brücke über den Ohio
zwischen Louisville und New Albany ist im Bau begriffen. Dieselbe soll nach Gerbers System, ähnlich der vor Kurzem vollendeten Niagarabrücke ausgeführt werden und — einschliesslich zweier zur Ueberbrückung von Canälen dienender Seitenöffnungen — eine Länge von 750 m erhalten. Die Breite ist auf 16,5 m bemessen, so dass zwei Eisenbahngleise, eine doppelspurige Fahrbahn für Landfuhrwerk und zwei Fusspfade Platz finden. Die Kosten des neuen Bauwerkes sind auf 4 800 000 *M.* veranschlagt.

Für die Herstellung eines neuen transatlantischen Telegraphenkabels
hat sich in Kopenhagen eine Actiengesellschaft gebildet. Das Kabel soll von Thurso in Schottland ausgehen und zunächst nach den Faroern, von da über Island nach der Westküste von Grönland laufen, sodann zur St. Lorenzbai geführt werden und das Amerikanische Festland in Gaspe Harbour erreichen. Die Gesammtlänge des Kabels würde etwa 5 100 km betragen, die längste Theilstrecke jedoch nur 1 440 km. Man nimmt daher an, dass die Leistungsfähigkeit des neuen Kabels mindestens doppelt so gross sein wird, als diejenige der bis jetzt vorhandenen transatlantischen Kabel. Ob hieraus eine Ermässigung der Gebühren folgen wird, erscheint zweifelhaft, da die Kabelgesellschaften schon jetzt mit Verlust arbeiten und daher zu Bündnissen geneigt sind.
(Centralbl. d. Bauverw.)

Unter den Versuchen, rauchverzehrende Feuerungsanlagen herzustellen,
verdienen diejenigen die meiste Beachtung, welche darauf ausgehen, den Rauch durch vollkommene Vergasung des Brennmaterials und durch Regeneration der Gase zu beseitigen. Ueber eine sehr einfache Construction dieser Art, welche die Herren Berndt u. Baldermann in Berlin seit April d. J. veröffentlichen und ausführen, theilt das „Centralbl. d. Bauverw." Folgendes mit: In dem Verbindungscanal von dem Erzeuger nach dem Verbrennungsraum ist ein Ventil eingeschaltet, wodurch eine leichte und rasche Regelung des Verbrennungseffectes ermöglicht und die Sicherheit erhöht wird, indem nach Schliessung des Ventils das Feuer sofort erlischt. Die Gase treten durch einen eigens construirten Brenner in den Verbrennungsraum und werden dort von ihnen entgegenströmender stark vorgewärmter Luft getroffen. Diese Luftzuführung ist ebenfalls mittelst Schieber zu regeln. Der sehr eng angelegte Erzeuger ist je nach dem zu verwendenden Brennmaterial — Braun- oder Steinkohle — mit einem Treppen- oder Flachrost ausgestattet. Die Beschickung erfolgt in Zwischenräumen von 1—1½ Stunden.

Die Anlage scheint einen vorzüglichen Heizeffect und die beabsichtigte Wirkung der vollkommenen Rauchverbrennung in der That zu erreichen. Gewiss wird jeder Bewohner grösserer Städte oder Industriebezirke den Zeitpunkt mit Freuden begrüssen, von welchem ab es gelingen wird, die Luft, welche wir athmen sollen, vor der Verderbniss durch den Rauch der Feuerungen genügend zu bewahren.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Arlbergbahnstrecke Landeck-Bludenz mit den Stationen: Pians, Strengen, Flirsch, Pettneu, St. Anton, Langen, Danöfen, Dalaas, Hintergasse und Bratz ist — nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen — am 6. d. Mts. für den Frachtenverkehr eröffnet worden, und es wird diese Strecke am 21. d. Mts. auch für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Wagen des vereinigten Netzes der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen ohne specielle Bezeichnung, werden auch auf der Arlbergbahn verkehren und es treten vom 6. bezw. 21. d. Mts. die Bestimmungen bezüglich der ausschliesslichen Verwendung der mit Vorarlberg - Bahn bezeichneten Wagen ausser Kraft.

Berlin, den 10. September 1884. (2114)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

II. Güterverkehr.

Mit Giltigkeit vom 20. October 1884 neuen Stils werden in dem Specialtarif für den **Transport von Getreide etc.** im Verkehr zwischen den Hafenplätzen des Dnjepr und Pripet einerseits und Königsberg, Memel und Pillau andererseits giltig vom 10./22. Mai 1884 die Frachtsätze der Stationen Retschiza, Lojew, Radul, Ljubitsch, Ustje-Pripeti, Kiew, Rschischtschewo, Perejaslaw, Kanjew und Prochorowka in der Tariftabelle I und II um je 12,20 Rubel und in der Tariftabelle III um je 12,20 Copeken erhöht. Ferner muss es auf Seite 6 des genannten Tarifs in der Ueberschrift ad Tariftabelle III „Es werden erhoben pro 100 kg in Rubeln" statt „Rubeln" heissen „Copeken".

Bromberg, den 5. September 1884. (2115 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum **Localtarif** für den diesseitigen Bezirk vom 1. August 1883 ist der Nachtrag VI erschienen, enthaltend ausser einigen Berichtigungen, sowie Ergänzungen des Tarifs für die Nebengebühren Tarifsätze für die an unserer Neubaustrecke Oberröblingen-Querfurt gelegenen Stationen Esperstedt, Kuckenburg, Obhausen, Querfurt, Schraplau und Stedten. Die Sätze für diese Stationen treten mit Eröffnung der vorgenannten Neubaustrecke, welcher Termin besonders publicirt wird, in Kraft.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren. (2116)

Frankfurt a/M., den 5. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 25. d. Mts. tritt zu Theil II Heft 1 des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifs** der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Holz- und Caolintransporte und ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 4. September 1884. (2117)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Freiburger Eisenbahn (Linie Schmiedefeld-Göritz), sowie den Stationen der Rechte-Oder-Ufer-, Posen-Kreuzburger, Oels-Gnesener u. Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und Leipzig H. S. G. andererseits neue bezw. umgeänderte ermässigte Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 6. September 1884. (2118)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Saarbrücker - Main - Neckarbahn - Güterverkehr. Am 1. d. Mts. sind in Kraft getreten:

a) Nachtrag I zum Gütertarife vom 1. August 1883, enthaltend Abänderung der Stationsbezeichnung Birkenfeld Bahnhof in Birkenfeld Neubrücke und Entfernungen und Frachtsätze für Frankfurt a/M. Westbahnhof, Station der Main-Neckarbahn.

b) Nachtrag I zum Saarkohlentarif No. 8 vom 1. August 1883, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Saarlouis und Frankfurt a/M. Westbahnhof, Station der Main-Neckarbahn, sowie Berichtigungen.

Die Nachträge werden an die Besitzer der Haupttarife unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 5. September 1884. (2119)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Mit Giltigkeit vom 15. September 1884 neuen Stils treten in der Instradirung des **Russisch-Böhmischen Flachsverkehrs** nachstehende Aenderungen ein:

Auf Seite 3 des Tarifs sub 1a, 2a und 3 tritt an Stelle der Route „Wirballen" resp. „Alexandrowo-Thorn-Posen-Hansdorf-Liebau i/Schl." die Route „Wirballen" resp. „Alexandrowo-Thorn-Posen-Breslau O.S.E.-Altwasser-Liebau i/Schl."

Auf Seite 2 des Anhanges sub 3a tritt an Stelle der Route „Grajewo-Korschen-Thorn-Posen-Hansdorf-Liebau i/Schl." die Route „Grajewo-Korschen-Thorn-Posen-Breslau O.S.E.-Altwasser-Liebau i/Schl."

Bromberg, den 3. September 1884. (2120J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. October cr. tritt zu Theil III des **Thüringisch - Sächsisch - Oesterreichischen Verbandstarifs** der Nachtrag VIII in Kraft, durch welchen die directen Frachtsätze für einige Stationen der Dux-Bodenbacher Bahn, sowie für sämmtliche Stationen der Prag-Duxer Bahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt andererseits aufgehoben werden. Der Nachtrag kann durch die Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Dresden, den 6. September 1884. (2121)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. October cr. tritt zu Theil III des **Hannover - Magdeburg - Oesterreichischen Verbandstarifs** der Nachtrag IX in Kraft.

Durch denselben werden sämmtliche im Tarife vom 15. Mai 1880, sowie in den hierzu erschienenen Nachträgen für den Verkehr mit Stationen der Prag-Duxer Eisenbahn bestehenden directen Frachtsätze aufgehoben.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die Verbands-Verwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 6. September 1884. (2122)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Giltigkeit des im **Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbands-Gütertarife** vom 1. Juni 1884 bestehenden Ausnahme-Tarifes 6 für den Transport von Sprit und Spiritus zum See-Export von den Stationen Gera und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahn nach Stettin und Swinemünde wird bis 31. August 1885 verlängert.

Dresden, den 2. September 1884. (2123)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. October d. J. tritt für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen nach solchen der Mährischen Grenzbahn ein neuer Ausnahmetarif mit theilweise ermässigten Frachtsätzen in Kraft. In denselben sind auch die Kohlen-Stationen der vormaligen Rechte - Oder - Ufer - Bahn mit aufgenommen. Druckexemplare sind von den Versandtstationen und unserem Verkehrs-Bureau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 2. September 1884. (2124)
Königliche Eisenbahndirection.

An Stelle der im **Schlesisch-Polnischen Gütertarif**, Theil II, auf Seite 9 enthaltenen Special-Bestimmung zu § 54 des Betriebs-Reglements ad 2 und 3 tritt am 20. September d. J. folgende Bestimmung in Kraft:

Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder in Folge anderweiter Disposition des Versenders ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die tarifmässige Provision erhoben.

Für Nachnahmen in der Richtung nach Russland erfolgt die Berechnung der Provision nach dem Localtarif der Aufgabestation, wobei für aufgegebene Nachnahmen in der Rubelwährung 1 Rubel = 2 *M.* zu rechnen ist.

Für sämmtliche Nachnahmen in der Richtung von Russland wird eine Provision von 0,8 pCt. erhoben, wobei für aufgegebene Nachnahmen in der Markwährung 2 *M.* = 1 Rubel zu rechnen sind.

Provisionsfrei sind ausser Eisenbahnfrachten, wozu bei Umexpeditionen auch die Vorfrachten zu rechnen sind, nur die tarifmässigen Nebengebühren, als:

Frachtbrief-, Roll-, Wiege-, Signir-, Lade- und Krahngelder u. s. w.

Zollabfertigungs-Gebühren sind provisionsfrei, wenn die Abfertigung durch eine Deutsche Eisenbahn erfolgt. Dagegen wird, wenn die Abfertigung durch die Warschau-Wiener Bahn oder durch einen Privat-Spediteur geschehen ist, für Russische Zollspesen und Zollabfertigungs-Gebühren aller Art, welche dem Gute nachgenommen werden, die obige Provision erhoben.

Breslau, den 3. September 1884. (2125)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 12. Juli d. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass an Stelle der in derselben genannten **directen Tarife für den Güterverkehr mit der Französischen Ostbahn** am 1. September d. J. neue Tarife mit theilweise erhöhten Frachtsätzen zur Einführung gelangen.

Strassburg, den 31. August 1884. (2126)
Kaiserliche General - Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Die im Centralblatte No. 9 vom 19. Januar d. J. fortlaufende No. 459 publicirte Refactie von 4 Markpfennigen pro 100 kg findet unter den gleichen Bedingungen auch auf die Frachtsätze der Tarifnachträge VI und VII des Tarifes für den Verkehr zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz sowie Dresden-Elbkai andererseits vom 10. August 1882 Anwendung.

Von dieser Begünstigung sind die im Centralblatte No. 19 Post 782 vom 12. Februar publicirten Refactie-Frachtsätze für Transporte nach Holland, Belgien und Nordfrankreich ausgeschlossen.

Wien, am 3. September 1884. (2127)

Privilegirte Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mahlproducte und Oelsaaten, welche in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Quantum pro Wagen nach Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz oder Dresden - Elbequai zur Verfrachtung gelangen, sind ab 15. September d. J. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December d. J. folgende Frachtsätze im Kartirungswege anzuwenden.

Von	Nach Laube oder Tetschen/Boden-bach-Landungsplatz	Nach Dresden-Elbequai
	pro 100 kg	
	M.	*M.*
Jenšovic	0,58	0,93
Beřkovic-Melnik .	0,50	0,85
Wegstädtl-Hnővic .	0,45	0,80
Raudnitz	0,45	0,80
Theresienstadt . .	0,31	0,66
Lobositz	0,31	0,66

In den Frachtsätzen für Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe wird separat mit 0,10 *M.* pro 100 kg berechnet und erhoben.

Diese Frachtsätze gelten nur für Locosendungen, die betreffenden Frachtbriefe müssen sonach die Bestätigung des Stationschefs der Aufgabestation enthalten, dass die betreffende Sendung nicht per Bahn anlangt, sondern Localaufgabe ist. (2128 RM)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. September 1884 tritt zu dem ab 1. August 1882 giltigen Tarif für den directen Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands- und M.-Schl. Nordbahn einerseits und

I. Wien Staatsbahnhof, Wien Südbahnhof resp. Matzleinsdorf und Wien Hauptzollamt, und Wien Aspang-Bahnhof;

II. Wien Kaiserin Elisabeth-Bahnhof;
III. Nussdorf transit;
IV. Lagerhaus der Stadt Wien
andererseits ein Nachtrag III in Kraft.
Wien, den 5. September 1884. (2129)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinischen) zu Köln werden die Haltestellen Moselweiss der Moselbahn — zwischen Coblenz Mosel und Güls — und Deimlinger Mühle der Eifelbahn — zwischen Auw und Cordel — am 15. d. Mts. für den Personen-Verkehr, vorläufig ohne Gepäckbeförderung, eröffnet werden. Die Entfernungen von Coblenz Mosel resp. Güls nach Moselweiss betragen 2,79 km resp. 1,49 km, die von Auw resp. Cordel nach Deimlinger Mühle 7,75 km resp. 4,05 km.

Berlin, den 6. September 1884. (2130)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

IV. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von:

6722 t Schienen Profil V,
198 „ Winkellaschen zu Profil V,
45 „ Schienenlaschen zu Profil L D III,
751,8 „ Unterlagsplatten zu Profil IV/V,
30,56 „ dergl. zu Profil III,
1,90 „ dergl. „ „ I a,
61,78 „ Laschenschrauben zu Profil IV/V,
7,70 „ dergl. zu Profil III,
0,50 „ dergl. Pardubitzer Profil,
0,83 „ Schienenhakennägel zu Profil I a,
177,42 „ dergl. zu Profil V,
3,40 „ dergl. „ „ V, 200 mm lang,
3,75 „ Doppelkopfnägel,
4,34 t Federringe zu Profil IV/V,
1,04 „ dergl. zu Profil III und I a

in der Zeit vom Januar bis Ende Juni 1885 nach Bahnhof Chemnitz soll verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbureau hier (Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss) zur Einsicht aus; ein Abdruck davon wird daselbst für 30 ₰ abgegeben. Angebote mit Aufschrift: „Angebot für Schienen und Kleineisenzeug" sind bis 24. September dieses Jahres, Vormittags 10½ Uhr, an die Königliche Generaldirection postgeldfrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 15. October dieses Jahres einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer keine Nachricht über die Annahme seines Angebotes empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 5. September 1884. (2131)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

46,5 t eisernen Laschen für Stahlschienen,
24,9 „ eisernen Schraubenbolzen für Stahlschienen,
4,7 „ eisernen Schraubenbolzen für eiserne Schienen,
1500 Stützknaggen mit Bolzen

in 4 Loose, Bedingungsheft No. 343, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von 1,50 fl. pro Stück vom Bureau des Herrn Oberingenieurs hierselbst zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 22. September 1884, 12 Uhr Mittags, an den genannten Herrn Oberingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local: „Krasnapolsky" Warmoesstraat 181, Amsterdam, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden.

Die Special-Direction. (2132)

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld.

Die Lieferung von:

a) 3 Stück zweiachsige Personenwagen I. und II. Classe ohne Bremse,
b) 9 Stück zweiachsige Personenwagen III. Classe mit Bremse,
c) 4 Stück zweiachsige Intercommunicationswagen IV. Classe mit Bremse, sämmtlich für Hauptbahnen und mit Einrichtung für die Carpenterbremse;
d) 8 Stück Personen- (Intercommunications-) Wagen II. und III. Classe (davon die Hälfte mit Bremse),
e) 4 Stück desgleichen III. Classe, } mit Bremse
f) 4 „ „ IV. „ } mit Bremse
g) 2 „ combinirte Post- und Gepäckwagen } mit Bremse

sämmtlich für Nebenbahnen und mit Einrichtung für Heberleinbremse

sollen in 2 Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Angebote ersuchen wir bis Mittwoch den 17. September 1884, Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Wagen verschiedener Gattung" portofrei und versiegelt an das Maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Anbieter erfolgen wird.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem Maschinentechnischen Bureau offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten zu 5 ℳ für das Loos von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hier bezogen werden.

Elberfeld, den 4. September 1884. (2133)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 72. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1) Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2) Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. September 1884.

Dieser Nummer liegt No. 17 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Ein sechzigjähriges Eisenbahn-Jubiläum.

Die älteste Eisenbahn in Oesterreich und auf dem Continente. [1])

Der 7. September 1884 ist ein wichtiger Gedenktag für die Geschichte des Oesterreichischen Eisenbahnwesens. An diesem Tage waren es 60 Jahre, dass die Linz-Budweiser Pferdebahn, die älteste Oesterreichische Eisenbahn, zugleich die älteste des ganzen Continentes, entstanden ist.

Am 7. September 1824 nämlich wurde dem Professor Anton Ritter von Gerstner das ausschliessende Privilegium „zu dem Baue einer zwischen Mauthhausen und Budweis, die Donau mit der Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn" verliehen.

Mit der Ertheilung dieses Privilegiums wurde der Eisenbahnbau in der Oesterreichischen Monarchie [2]) inaugurirt.

Bald hierauf, am 30. Juli 1827, folgte das einer Privatgesellschaft in Böhmen ertheilte Privilegium für eine „Holz- und Eisenbahn zwischen Prag und Pilsen" [3]) und am 18. Juni 1832 wurde den Handlungshäusern Geymüller, Rothschild und Stametz ein Privilegium „zu dem Baue einer, zwischen Gmunden und Linz, [4]) die Donau mit dem Gmundener See verbindenden Holz- und Eisenbahn" verliehen.

Die beiden letzten Privilegien sind im Wesentlichen fast wörtlich gleichlautend mit dem Privilegium für die Linz-Budweiser Bahn und ihre, bezw. demnach die Bestimmungen dieses Bahnprivilegiums dienten wieder zum grössten Theile als Grundlage für das sodann weiters, am 4. März 1836, dem Wechselhause S. M. von Rothschild ertheilte Privilegium „zu dem Baue einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia", dem sogen. Nordbahn-Privilegium.

Gleichwie dieses wurde auch das Linz-Budweiser Privilegium „in Erwägung der Gemeinnützigkeit dieses Unternehmens" und „auf fünfzig nach einander folgende Jahre mit folgenden Concessionen unter nachstehenden Bedingungen" verliehen; insbesondere findet sich auch bereits in diesem ältesten Privilegium (sowie in den beiden anderen in Mitte liegenden Privilegien) der so vielfach citirte und kommentirte Punkt 10 vollkommen gleichlautend vor:

„Nach Ablauf der fünfzig Privilegialjahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobilar-Zugehörungen seiner dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewährt hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Neuerung des Privilegiums herbeizulassen."

Ebenso enthält auch schon der Schlusssatz des Linz-Budweiser Privilegiums die wichtigen Bestimmungen und Anordnungen zum Schutze desselben, namentlich die gemessene Weisung, dass während der 50 Privilegialjahre sich „Jedermann enthalten solle, eine dergleichen Holz- und Eisenbahn zwischen der Donau und Moldau zu errichten, bei einer Geldstrafe von Einhundert Species-Dukaten in jedem Uebertretungsfalle" u. s. w.

Es dürfte sohin für unsere Leser nicht ohne Interesse sein, einige nähere Mittheilungen über die in Rede stehende Eisenbahn zu erfahren.

Bald nach Erlangung des Allerh. Privilegiums, am 12. März 1825, wurde dasselbe an die zu seiner Verwerthung gebildete „K. K. priv. Erste Oesterreichische Eisenbahngesellschaft" übertragen, welche später dann auch das Privilegium für die Linz-Gmundener Bahn erwarb.

Im September 1828 — nachdem inzwischen die Böhmische Theilstrecke nahezu fertiggestellt und dem Betriebe übergeben worden war — wurde der Ausgangspunkt dahin abgeändert, dass die Bahn statt nach Mauthhausen nach

[1]) Nach dem „Centralblatt f. Eisenb. etc." v. 6. Sept. cr.

[2]) Auf Deutschem Gebiete war die erste Bahn bekanntlich die von Nürnberg nach Fürth führende Ludwigsbahn, welche am 7. December 1835 eröffnet wurde.

[3]) Auf Grund dieses Privilegiums wurde nur die Theilstrecke von Prag über Lana bis Pinie ausgeführt. (S. „Centralblatt" No. 93 ex 1882).

[4]) Für die Linz-Gmundener Bahn war bereits am 16. Juni 1829 dem Ingenieur Franz Zola ein fünfzigjähriges Privilegium ertheilt worden; dasselbe wurde jedoch wegen nicht erfüllter Bedingung gleichzeitig mit der Verleihung des Privilegiums an die obgenannten Handlungshäuser für erloschen erklärt.

Linz (Urfahr) zu führen bestimmt wurde. Die Trace der Bahn führte demnach von Linz (Urfahr) zunächst in nördlicher Richtung bis Magdalena, dann östlich nach Oberndorf und sohin neuerlich die nördliche Richtung nehmend, nach Ueberschreitung des grossen und kleinen Gusen bis Lest, und nach Uebersetzung der Feld-Aist über Freistadt nach Summerau. Von hier aus führte die Bahn nach Kerschbaum, überschritt nahe bei Böhmisch-Hörschlag die Landesgrenze zwischen Oberösterreich und Böhmen und erreichte über Untersteindörfl und Zartlesdorf die grosse Wasserscheide zwischen dem Donau- und dem Moldaugebiete bei Trojern, von wo aus dann die Trace über Umlovitz, Koglitz, Welleschin (Krumau), Holkau und Steinkirchen nach Budweis führte. Die ganze Bahnlinie hatte eine Länge von 130,858 km (17,250) Meilen.

Der Bahnbau wurde zuerst unter der Oberleitung des ursprünglichen Privilegiuminhabers Ritter von Gerstner, seit September 1828 unter der des Ingenieurs Schönerer durchgeführt.

Die Verkehrseröffnung erfolgte in mehreren Abschnitten. Am 7. September 1827, also gerade drei Jahre nach Ertheilung des Privilegiums, wurde die erste Theilstrecke von Budweis nach Trojern dem Verkehre übergeben; am 10. October 1828 wurde die Strecke von Trojern nach Untersteinsdörfl, am 1. April 1829 die weitere Theilstrecke von Untersteindörfl bis Kerschbaum, am 1. Juni 1830 die Strecke Kerschbaum-Lest eröffnet und am 1. August 1832 endlich wurde die letzte Theilstrecke von Lest nach Linz und hiermit die ganze Linie Linz-Budweis dem Betriebe übergeben. Der Betrieb wurde mit Pferden geführt.

Die „Erste Oesterreichische Eisenbahngesellschaft“ erhielt zwar in der Folge, am 5. August 1854, die Bewilligung zum Betriebe der Bahn mit Locomotiven. Diese Bewilligung kam jedoch nur bezüglich der anderen, der Gesellschaft gehörigen Linie, der schmalspurigen, ursprünglich gleichfalls nur mit Pferden befahrenen Bahnstrecke von Linz nach Gmunden zur Anwendung.

Eine wesentliche Umgestaltung der Verhältnisse trat ein durch die am 8. März 1856 erfolgte Concessionirung der Kaiserin Elisabethbahn. Im Hinblicke auf die durch diese Concessionsertheilung so erheblich berührten Interessen der Ersten Oesterreichischen Eisenbahngesellschaft wurde schon in die Statuten der Kaiserin Elisabethbahn-Gesellschaft (§ 6) ausdrücklich „die Verbindlichkeit“ aufgenommen, „sich zu einem Uebereinkommen mit der Ersten Oesterreichischen Eisenbahngesellschaft wegen Einlösung der Eisenbahn und des Privilegiums der Letzteren, sowie auch dazu bereit zu finden, sich dem Ausspruche der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen zu unterwerfen, wenn ein solches Uebereinkommen nicht zu Stande gebracht werden sollte.“ Der bezügliche Ausspruch der Regierung erfolgte sodann — nachdem die beiden Gesellschaften thatsächlich sich über die Bedingungen der Einlösung der in Frage stehenden Bahnlinien nicht einigen konnten — mit Erlass des Handelsministeriums vom 21. Juni 1857; die Generalversammlung der Ersten Oesterreichischen Eisenbahngesellschaft nahm am 30. Juni 1857 diese Entscheidung an und beschloss die Auflösung der Gesellschaft, und am 1. October 1857 endlich ward zwischen den beiden Gesellschaften im Sinne der ministeriellen Entscheidung der Vertrag wegen Einlösung der Linz-Budweiser und Gmundener Eisenbahn abgeschlossen. Durch diesen Vertrag sind die beiden Privilegien vom 7. September 1824 und 18. Juni 1832, sowie auch alle hieraus fliessenden Rechte und Beneficien, sammt den auf Grund dieser Privilegien erbauten Eisenbahnen, nämlich die Bahnstrecke von Linz-Urfahr bis Budweis, sowie die Bahnstrecke von Linz bis Gmunden“ mit allem Zugehör, und zwar mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1857, in das volle und unbeschränkte Eigenthum der Kaiserin Elisabethbahn-Gesellschaft übergegangen.

Als Kaufschilling für die Linz-Budweiser Pferdebahn wurde die Pauschalsumme von 3 500 000 fl. Oe. W.[5]) vereinbart.

Mit der vorerwähnten Entscheidung der Regierung vom 21. Juni 1857 wurde die Kaiserin Elisabethbahn für berechtigt erklärt, die beiden übernommenen Bahnen in der bisherigen Art zu verwalten, gleichzeitig aber auch verpflichtet, auf der Strecke Linz-Budweis längstens bis zum Ablaufe des ursprünglichen Privilegiums, d. i. bis zum 7. September 1874 eine Locomotivbahn nach dem Systeme der Hauptbahn herzustellen.

In weiterer Folge wurde sohin auf Grund des Gesetzes vom 23. Mai 1869, R.-G.-Bl. No. 90, wegen Umgestaltung der Linz-Budweiser Pferdebahn in eine Locomotivbahn mit einer Zweigbahn von Wartberg nach St. Valentin, zwischen der Staatsverwaltung und dem Verwaltungsrathe der Kaiserin Elisabethbahn das Uebereinkommen vom 30. Juni 1869, R.-G.-Bl. No. 122, abgeschlossen, in welchem sich diese Gesellschaft verpflichtete, zum Behufe der Verbindung der Kaiser Franz-Josefbahn mit der Kaiserin Elisabeth- und der Kronprinz Rudolfbahn „die Umgestaltung der Pferdebahn Linz-Budweis in eine Locomotivbahn nebst einer Zweigbahn von Wartberg nach St. Valentin“ binnen vier Jahren zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Die Trace für die neue Linz-Budweiser Locomotivbahn wurde derart bestimmt, dass dieselbe nunmehr auf der Lustenauer Ebene vor Linz aus der Hauptlinie Wien-Salzburg der Kaiserin Elisabethbahn ausmündet, bei Steieregg über die Donau setzt, dann sich an derselben bis St. Georgen zieht, daselbst den Gusenbach überschreitet und sodann über Lungitz nach Gaisbach (Wartberg) führt, wo die Strecke St. Valentin-Gaisbach (Wartberg) — welche bei Mauthhausen unweit der Ennsmündung die Donau übersetzt — einmündet. Von Gaisbach führt die Trace nach Pregarten, hinter welcher Station die Aist übersetzt wird, und nach Kefermarkt, sodann nach abermaliger Ueberschreitung der Aist bis Lest. Hier rückt die Bahn an die Trace der alten Pferdebahn heran und verfolgt mit dieser die gleiche Richtung über Freistadt bis Summerau. Nach dieser Station trennt sich die Trace wieder und führt westlich von der alten Linie über Böhmisch-Hörschlag und Zartlesdorf nach Trojern, wo sie abermals mit der Trace der Pferdebahn zusammenkommt und nunmehr dieselbe bis Budweis verfolgt.

Die Baulänge der neuen Locomotivbahn Linz-Budweis beträgt 123,641 km; die Zweigbahn St. Valentin-Gaisbach (Wartberg) ist 19,261 km lang.

Zuerst wurde die Strecke Budweis-Zartlesdorf dem Betriebe übergeben und zwar erfolgte die Verkehrseröffnung für den Frachtenverkehr am 1. Januar, für den Gesammtverkehr am 20. April 1871. Am 1. December desselben Jahres wurde sodann die Strecke Zartlesdorf-Summerau und am 6. November 1872 die Theilstrecke Summerau-Freistadt eröffnet. Die Strecke von Freistadt nach St. Valentin wurde am 6. November 1872 für den Frachtenverkehr, am 2. December desselben Jahres für den Gesammtverkehr dem Betriebe übergeben und am 20. December 1873 endlich wurde die letzte Strecke Linz-Gaisbach (Wartberg) dem Verkehre eröffnet.

Nach Massgabe des Fortschrittes dieses Bahnbaues ist nach und nach der Betrieb auf der alten Linz-Budweiser Pferdebahn eingestellt worden.

Am 2. December 1872, zugleich mit der Betriebseröffnung der Strecke St. Valentin-Freistadt, sonach der ganzen Linie St. Valentin-Budweis für den Personenverkehr, ist die letzte Strecke der ehemaligen Pferdebahn, nämlich die Strecke Linz-(Urfahr-) Freistadt zum letzten Male befahren worden.

Zur Reform der Englischen Eisenbahngesetzgebung.

Wie bekannt, hatte man in der Eisenbahngesetzgebung Englands bisher die Grundsätze über die Freiheit des Individuums angewendet und so die Eisenbahnen von jeder Einflussnahme der Verwaltung unabhängig gemacht. Inzwischen ist auch in England der Staat zu der Erkenntniss gelangt, dass es im öffentlichen Interesse erforderlich sei, die Freiheiten der Eisenbahngesellschaften zu begrenzen. Die Errichtung des Eisenbahn-Gerichtshofes, welcher zur Wahrung der allgemeinen Interessen gegenüber den Eisenbahngesellschaften dient, stiess aber auf grossen Widerstand, und jeder Versuch, die Competenz desselben auszudehnen, wurde lebhaft bekämpft. Das Englische Ministerium hat nun vor Kurzem dem Parlamente unter dem Titel „Regulation of Railways Act“ einen Gesetzentwurf vorgelegt, durch den der Einfluss des Staates auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erhöht werden soll. Dieser vielbekämpfte Entwurf ist noch nicht angenommen, aber seine Annahme ist wahrscheinlich. Er enthält eine Reihe von Bestimmungen, welche Rechte des Staates gegenüber den Eisenbahnen constituiren. Theils wird die Competenz des Eisenbahngerichtshofes ausgedehnt, theils die Freiheit der Eisenbahnen beschränkt. Die Bestimmungen des Gesetzentwurfes sind im Wesentlichen die folgenden: Der Eisenbahngerichtshof (Railway Commissionärs) ist competent in allen Fällen, wo einer Eisenbahn- oder Canalgesellschaft irgend eine Verpflichtung gegenüber der Oeffentlichkeit auferlegt wurde, wo es sich um die Errichtung einer Station, Strasse u. s. w., oder um Verkehrserleichterungen, unberechtigte Bevorzugungen u. dergl. m. handelt; ferner, wenn über die Gesetzlichkeit einer Gebühr oder eines Tarifes der genannten Gesellschaften ein Streit entsteht. Der Gerichtshof ist berechtigt, den Gesellschaften aufzutragen, seine Sprüche auszuführen, er kann verlangen, dass ihm ein Plan über die Modalitäten der Durchführung zur Genehmigung vorgelegt werde, er kann bestimmen, in welchem Verhältnisse die einzelnen Gesellschaften zu derselben beizutragen haben. Der Gerichtshof ist berechtigt und auf Wunsch der Parteien verpflichtet, einen Beisitzer (Assessor) zuzuziehen, welcher Sachverständiger ist, und mit diesem einen Theil oder die ganze Ver-

---

[5]) Siehe Artikel VIII des Uebereinkommens vom 29. Juni 1869, R.-G.-Bl. No. 122.

handlung durchzuführen. Von den Entscheidungen des Eisenbahngerichtshofes geht die Appellation an den oberen Appellationsgerichtshof, und zwar ist die Appellation gegen den ganzen Spruch oder einen Theil desselben zulässig. Gegen die Entscheidung der zweiten Instanz giebt es keine weitere Appellation, ausser mit Erlaubniss der zweiten Instanz selbst an das Haus der Lords. Zum Behufe der öffentlichen Sicherheit kann das Handelsamt anordnen, dass die Eisenbahnen gewisse, im Interesse der öffentlichen Sicherheit gebotene Vorkehrungen treffen. Alle Gesellschaften, welche Personen, die auf die Sicherheit zu achten haben, durch mehr als 12 Stunden hintereinander beschäftigen, sind verpflichtet, hierüber dem Handelsamte statistische Nachweisungen vorzulegen. Für den Verkehr gelten folgende Bestimmungen: Jede Eisenbahn ist verpflichtet, dem Handelsamte monatlich alle Fälle bekannt zu geben, wo bei einem Personenzuge eine Verspätung von mindestens 10 Minuten eingetreten ist. Wenn es sich zeigt, dass die Züge einer Gesellschaft regelmässig unpünktlich eintreffen und die Gesellschaft sich an das Parlament wendet, um statutarische Rechte zu erlangen, kann das Handelsamt einen Bericht an das Parlament verfassen, der dem Comité zugewiesen werden wird, das mit dem Ansuchen der Gesellschaft beschäftigt ist. Sehr wichtig ist die Anordnung über Stations- und Manipulationsgebühren (terminals). Man will auf diesem höchst schwierigen und ganz untergeordneten Gebiete eine Regelung in der Weise herbeiführen, dass man in den Fällen, wo diese Gebühren nicht durch Parlamentsacte festgestellt wurden, die Eisenbahnen verpflichtet sind, ihre Tarife und Maximaltarife dem Parlamente vorzulegen, worauf denselben gestattet werden würde, entsprechende Beträge für die genannten Gebühren einzuziehen. Uebrigens unterliegen die Gebühren der Jurisdiction des Eisenbahngerichtshofes. Aus diesen Bestimmungen des Gesetzentwurfes geht hervor, wie tief gewurzelt das Unabhängigkeitsgefühl in England auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien:

1. Die der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Berlin unterstellte 19,42 km lange Strecke Jatznick-Ueckermünde, von welcher die 6,60 km lange Theilstrecke Jatznick-Torgelow am 20. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist und am 15. d. M. die 12,82 km lange Reststrecke Torgelow-Ueckermünde mit den Haltestellen Eggesin und Hoppenwalde für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet wird. Diese Localbahn hat in Jatznick Anschluss an die Linie Pasewalk-Stralsund. Zur Annahme und Auslieferung der in der Anlage D. zu § 48 des Betriebs-Reglements unter No. 1 bezeichneten Gegenstände (Sprengstoffe) sind die an der neu eröffneten Strecke gelegenen Stationen und Haltestellen **nicht** geeignet.

2. Die der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen unterstellte, 64,3 km lange, am **1. August** d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene Zweiglinie von Oswizcim nach Podgorze mit den Stationen Oswizcim (Anschluss an die Linie Wien-Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Dwory (ab Oswizcim 6,8 km), Przeciszow (14,0 km), Zator (18,6 km), Ryczow (27,4 km), Brzeznica (34,3 km), Wielkie-Drogy (40,3 km), Skawina (48,8 km), Swoszowice (57,2 km) und Podgorze.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5060 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Behandlung der Zoll-Begleitpapiere, welche zum Zwecke der zollfreien Wiedereinfuhr der im gefüllten Zustande in's Ausland ausgeführten Fässer, Säcke etc. dienen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 5080 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 5124 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot der Fischerei und des Krebsfanges in Frankreich (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 5135 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 5150 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Eröffnung der Serbischen Bahnen.

Am 11. d. M. wurde mit allem kirchlichen und staatlichen Pompe der Schienenstrang geweiht, welcher Serbien in Verbindung bringt mit dem Europäischen Eisenbahnnetze. Serbien ist ein Nachbar, mit dem wir in fortwährendem Austausch der wirthschaftlichen Güter stehen, der durch seine geographische Lage schon auf die Erzeugnisse unserer Industrie angewiesen ist. Bisher hat sich dieser Verkehr zumeist auf dem langwierigen und nur periodisch benutzbaren Wasserwege entwickelt, dessen Ersatz durch den Landweg den Verkehr zu einem langsamen gestaltete. Von nun ab wird das Innere Serbiens mit den Märkten von Oesterreich-Ungarn und denen Europas in directen und beschleunigten Verkehr gebracht und es wird möglich sein, das Land mit den Fabrikaten der Europäischen Industrie zu versehen und andererseits den Transport seiner Erzeugnisse zu unvergleichlich billigeren Frachtsätzen als den bisherigen ihren Absatzgebieten zuzuführen. Die Eröffnung der ersten Linie Belgrad-Nisch (244 km), welcher im Mai nächsten Jahres die Fertigstellung der Linie Belgrad-Vranja folgen soll, bedeutet eine gar wichtige Etappe im Culturgange Serbiens. Die Geschichte der Serbischen Bahnen ist wechselreich genug. Der gewesene Generaldirector der Südbahn, Bontoux, hatte den Anfang zur Exploitirung dieses Landes damit gemacht, dass er demselben ein Eisenbahnnetz zu geben projectirte. Nach seinem Missgeschicke bildeten die Länderbank, das Comptoir d'Escompte in Paris und die Banque Ottomane die Serbische Bau- und Betriebsgesellschaft. Der zwischen Bontoux und dem Serbischen Staate geschlossene Vertrag erfuhr dann verschiedene Modificationen. Nach dem neuen Vertrage erhielt die Gesellschaft für den Bau der Linie Belgrad-Nisch und jener von Belgrad-Vranja (122 km) eine kilometrische Pauschalsumme von 90 Millionen Francs. Im vorigen Jahre erst kam eine dritte Linie, Belgrad-Pirot (100 km), hinzu. Der neuen Gesellschaft war es freigestellt, den Ersatz ihrer Auslagen in Baarem oder in Obligationen des Serbischen Eisenbahn-Hypothekar Anlehens zu verlangen. Die Gesellschaft wählte das Letztere und erhielt 100 Millionen Francs nominal in Obligationen. Die Differenz zwischen dieser und der oben bezifferten Pauschalsumme diente zur Deckung von früher nicht vorgesehenen Bauten, wie die halbe Brücke über die Save bei Belgrad, deren anderer Theil vom Ungarischen Staate hergestellt wurde. Hier, am Ausgangspunkt der neuen Bahn, ist ein gemeinsamer Bahnhof errichtet, in welchem neben den Serbischen auch die Ungarischen Eisenbahn-Bureaux, nämlich jene der Linie Budapest-Semlin, sich befinden. Während hier also der Anschluss an das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz direct hergestellt ist, fehlt noch jener an die Türkischen und Bulgarischen Bahnen. Doch ist es im Grunde kein Nachtheil, dass die Fortsetzung der Serbischen Bahnen gegen das Meer, in der Richtung auf Salonichi und Constantinopel noch nicht realisirt ist, denn dadurch wird es der Oesterreichischen Industrie möglich, und wird ihr dazu die Zeit geboten, sich in den neuerschlossenen Landgebieten festzusetzen und so einen Vorsprung vor den Englischen Concurrenzbestrebungen zu gewinnen. Es ist bedeutsam, dass die Eröffnung der ersten Serbischen Eisenbahnlinie nur einige Tage vor der Eröffnung der Arlbergbahn erfolgt. Dem Serbischen Verkehr öffnet sich damit die Perspective auf die Schweiz und Westfrankreich, also der Ausblick auf den grossen Weltverkehr.

Die Eröffnung der Arlbergbahn.

Die Commission, welcher die technisch-polizeiliche Prüfung der Arlbergbahn von Landeck bis Bludenz oblag, hat über den Bauzustand der Bahn ein günstiges Gutachten abgegeben, so dass der Frachtenverkehr am 6. d. M. eröffnet wurde (wie bereits in voriger Nummer gemeldet), während der Personenverkehr erst nach der feierlichen Eröffnung durch den Kaiser voraussichtlich am 21. d. M. aufgenommen werden wird. Ueber die technisch-polizeiliche Prüfung wird der „N. Fr. Pr." aus Landeck telegraphirt: „Das wichtigste Object der Prüfung war der Trisana-Viaduct, bezüglich dessen Widerstandsfähigkeit in der letzten Zeit von vielen Seiten Besorgnisse geäussert wurden. Die endgiltige Belastungsprobe hat fünf Stunden in Anspruch genommen. Der Belastungs-Apparat bestand in fünf Krauss'schen Tender-Locomotiven schwerster Gattung, von welchen je eine 60 000 kg wiegt, und einem Train mit neun Wagen, einem Personen- und acht Frachtwaggons. Die Probe nahm damit ihren Anfang, indem man erst eine, dann zwei, dann drei, endlich alle fünf Maschinen die Brücke beschweren und passiren liess, wobei man die horizontale und verticale Bewegung sowohl des Mauerwerkes als der Eisenconstruction mittelst der Instrumente beobachtete. Die fünf, ein Gesammtgewicht von 300 000 kg repräsentirenden Maschinen wurden nahezu eine Stunde auf der 120 m langen Brücke im mittelsten Stande belassen, um mit ihrem concentrischen Gewichte auf Spannung und Tragkraft des Viaductes zu wirken. Zum Schlusse befuhren zwei Maschinen mit dem Train in Eilzugs-Geschwindigkeit den Viaduct, der sich bei all diesen gründlichen Erprobungen aufs beste bewährte. Es zeigten sich keinerlei bleibende Aenderungen, weder in der Eisenconstruction noch im Mauerwerk, während die elastische Durchbiegung bei der Maximal-Belastung, welche ein um 12 pCt. grösseres Gewicht, als gesetztlich vorgeschrieben, aufbrachte, blos 4 cm be-

trug. Das Resultat war sonach ein über alles Erwarten befriedigendes.

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs.

Die Betriebsergebnisse der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, welche für das erste Halbjahr 1884 vorliegen, lassen, dem „Tagblatt" zufolge, namentlich bezüglich des Personenverkehrs, einen wirklich überraschenden Aufschwung wahrnehmen. Die vielen Strecken von Localbahnen, die theilweise Ermässigung des Fahrpreises begünstigen den Verkehr ausserordentlich. Dieser Thatsache wollen wir nachstehend für einen längeren Zeitraum ziffermässigen Ausdruck geben. Die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen beförderten im I. Semester 1877 bis incl. 1884 an Passagieren:

I. Semester			I. Semester		
1877	15,92	Millionen	1881	17,37	Millionen
1878	15,50	„	1882	19,36	„
1879	16,40	„	1883	20,68	„
1880	16,48	„	1884	24,26	„

Gegen 1877 zeigt sich also eine Zunahme des Personenverkehrs von 8,34 Millionen Passagieren oder über 52 pCt. Der Frachtenverkehr ist seit 1877 in noch weitaus grösserem Umfange wie der Personenverkehr gestiegen. In derselben Zeitperiode i. e. 1877 bis incl. 1884 wurden von den Eisenbahnen an Frachten befördert:

I. Semester			I. Semester		
1877	18,55	Millionen Tonnen	1881	23,85	Millionen Tonnen
1878	19,35	„ „	1882	25,10	„ „
1879	21,28	„ „	1883	29,57	„ „
1880	21,82	„ „	1884	30,62	„ „

Die Zunahme des Frachtenverkehrs beträgt sonach 12,07 Millionen Tonnen oder 65 pCt. Die finanziellen Ergebnisse stellen sich wie folgt: Im ersten Semester 1877 beziffert sich der Ertrag mit 89,36 Millionen Gulden; davon entfallen 19,56 Millionen Gulden auf den Personen- und 69,80 Millionen Gulden auf den Frachtenverkehr. Im ersten Semester 1884 war der Gesammtertrag 111,11 Millionen Gulden, wovon 24,23 Millionen Gulden auf den Personen- und 86,88 Millionen Gulden auf den Frachtenverkehr kommen. Das Plus gegen 1877 beträgt sonach 21,75 Millionen Gulden oder etwas über 24 pCt., während der Verkehr um 52, beziehungsweise 65 pCt. gestiegen ist.

Ordnung und Höhe der Tarife.

Anlässlich einer Beschwerde über die grosse Anzahl von Tarifen, Nachträgen, Ergänzungen und Ausnahmebestimmungen ist darauf zu verweisen, dass die grosse Anzahl der Tarife nur beweist, dass die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen dem wechselnden Bedürfnisse der Zeit zu entsprechen sich bemühen. Es ist bekanntlich auch die stete Bemühung der Bahnverwaltungen, in diese grosse Anzahl von Tarifen ein gewisses System zu bringen; dass dies noch nicht bis zur vollkommenen Uebersichtlichkeit gelungen ist, liegt in der Sprödigkeit des Stoffes selbst; unsere Deutschen und Französischen Nachbarn sind nicht viel besser daran. Die weitere Forderung der Herabsetzung der Tarife, weil dieselbe eine Vermehrung der Einnahme nach sich ziehe, ist nur zum Theile begründet; bei der Post ist dieses Experiment misslungen. Die aus den Localtarifen oft willkürlich herausgerissenen Sätze erschweren nicht den Export; sie gelangen selten zur Anwendung, weil für die grossen Verkehre Verbandtarife bestehen, in welchen billigere Sätze eingerechnet sind.

Gewichtsvermerk auf Frachtbriefen.

In kaufmännischen Kreisen macht sich der Wunsch geltend, es sei zu gestatten, durch ausdrücklichen Vermerk auf dem Frachtbriefe zu verlangen, dass das abgesendete Gut an der Empfangsstation auf Kosten der Partei nachgewogen werde. Es wird nämlich auf Güter hygroskopischer Natur, z. B. Leder, Bezug genommen, und dieser Antrag damit motivirt, dass nicht allzu selten Sendungen von werthvollen Colonialwaaren auf bestimmten Stationen durch sträfliche Manipulationen spoliirt werden und durch diese Facilität sich am besten den Reclamationen der Empfänger vorbeugen liesse. Obzwar auch diesbezüglich die strengste Beaufsichtigung der Stationen stattfindet, so wäre doch zur Beruhigung des Publikums erwünscht, dass es dem Absender von Eil- und Frachtgütern gestattet sein soll, die Abwiegung der Sendung durch die Empfangsstation auf seine oder des Empfängers Kosten vorzuschreiben, welchem Verlangen pünktlich zu entsprechen wäre; doch sollte bedungen werden, dass eine Unterlassung der Verwiegung seitens der Eisenbahnverwaltung zu keinem Ersatzanspruche an dieselbe seitens des Versenders oder Empfängers berechtige.

Die Hôtels der Oesterreichischen Südbahn.

Wie wir hören, beabsichtigt die Direction der Oesterreichischen Südbahn ihre grossen Sommerhôtels zu Toblach, Semmering und Abbazzia, welche sich beiläufig des besten Besuches erfreuen, in Actiengesellschaften umwandeln zu lassen.

Munkacs-Beskid.

Bekanntlich ist der Bau dieser Strecke Seitens der Ungarischen Regierung der Firma Fritz Müller & Consorten übertragen worden, welche auch die Kaschau-Oderberger Bahn gebaut hat. Obschon seit einigen Wochen an mehreren Stellen und insbesondere am Stollen des Beskidtunnels bereits gearbeitet wird, so wird doch mit dem eigentlichen Bau erst im nächsten Frühjahr begonnen werden.

Projectirte Localbahn Budweis (Poric) -Salnau.

(Concessionsertheilung.)

Der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft in Prag ist unterm 30. August die Allerh. Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Localbahn von Budweis (Poric) nach Salnau ertheilt worden. Die zu erbauende, circa 72,5 km lange Bahn zweigt aus der Linz-Budweiser Linie der Kaiserin Elisabethbahn nächst dem Orte Poric ab, überschreitet unterhalb des genannten Ortes den Moldaufluss und ersteigt, durch Payreschau über Czernoduben führend, die Höhe nächst Krems. Von hier aus zieht die Trace an den linksseitigen Abhängen des Planskerwaldes über Goldenkron nach Krumau und weiterhin im Horitzbachthale über Horitz, dann über Stein und Schwarzbach bis zur abermaligen Uebersetzung der Moldau nächst Schwarzbach, um am rechtsseitigen Ufer des genannten Flusses nach Salnau zu gelangen, woselbst die Bahn endet.

Ungarische Westbahn.

Das Handelsministerium hat die Auflassung der vierten Wagenclasse, sowie die Herabsetzung der Fahrgebühr für die zweite (auf 3 kr. pro Kilometer) und für die dritte Wagenclasse (auf 1,5 kr. pro Kilometer) bei den Secundärzügen der Ungarischen Westbahn, endlich die diesfalls vorzunehmende Umgestaltung der Personenwagen vierter in solche dritter Classe zur Benutzung bei Secundärzügen nach mit dem Ungarischen Communicationsministerium gepflogenem Einvernehmen genehmigt.

Pilsen-Priesener Eisenbahn.

Zwischen der Verwaltung dieser Eisenbahn und der Regierung soll in Betreff der Textirung der neu auszugebenden Obligationen bereits ein Einverständniss erzielt worden sein. Mit Rücksicht hierauf würde die Durchführung des Umtausches der Prioritäten der Pilsen-Priesener Bahn gegen die neuen Staatstitres in nächster Zeit zu gewärtigen sein. Für den Monat October ist die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung über die Verstaatlichungsmodalitäten vorgesehen.

Oesterreichische Staatsbahn.

Die von der Oesterreichischen Staatsbahn projectirte Industriebahn, welche, von der Station Palota ausgehend, mehr als zwanzig der grössten industriellen Etablissements in der oberen Stadt Pest in directe Verbindung mit der Hauptbahn bringen wird, nähert sich der „N. Fr. Pr." zufolge der Realisirung. Gegenwärtig werden bereits Verträge zwischen der Gesellschaft und den Besitzern dieser Industrie-Etablissements abgeschlossen. Die behördliche Bewilligung zum Baue und Betriebe dieser Verbindungen wird die Staatsbahn bewirken, ebenso obliegt letzterer die Erwerbung der erforderlichen Grundstücke; die Industrie-Etablissements dagegen bezahlen an die Gesellschaft vertragsmässig stipulirte Summen für jene Arbeiten, die auf dem Grund und Boden der Etablissements herzustellen sind, und zwar die erste Hälfte bei Beginn der Herstellung dieser Anlagen, die andere Hälfte am Tage des Betriebsbeginnes. Für die Zustellung der Güter vom Palotaer Bahnhof zum betreffenden Etablissement werden je nach der Entfernung bestimmte Taxen stipulirt, und jede der Fabriken garantirt der Staatsbahn eine jährliche Minimal-Einnahme, so dass für den Fall, als diese Einnahme aus den festgestellten Gebühren nicht erreicht werden sollte, die fehlende Summe von dem Etablissement am Schlusse jedes Jahres an die Bahngesellschaft zu bezahlen ist. Die Verträge werden auf zehn Jahre abgeschlossen; nach Ablauf dieses Zeitraumes können beide contrahirenden Theile den Vertrag nach vorausgegangener einjähriger Kündigung auflösen. Dieses Project der Staatsbahn begegnete von allem Anfang in den betheiligten Kreisen der lebhaftesten Zustimmung und dieselben sind auch bemüht, im Vereine mit der Gesellschaft das Zustandekommen dieser Industriebahn zu fördern, welche für die industrielle Entwicklung Pests von ausserordentlicher Tragweite ist. Durch diese Bahn gelangen die Hälfte der Mühlen, mehrere Spiritusbrennereien und Raffinerien, einige Maschinenfabriken und Eisengiessereien in unmittelbare Verbindung mit der Hauptlinie der Oesterreichischen Staatsbahn. Wie verlautet, sind die betreffenden Concessions- und Grundeinlösungs-Verhandlungen mit der Regierung und der Stadt im besten Gange.

Cartell der Oesterreichischen Schienenwerke.

Dasselbe wurde mit einigen Modificationen abermals auf 3 Jahre vom 1. Januar 1885 bis 31. Dezember 1887, geschlossen. Begründet wurde die Coalition im Jahre 1878 für die drei Jahre 1879 bis 1881; sodann folgte die Erneuerung unter den ersten Modalitäten für die drei Jahre 1882 bis 1884 und nun kommt die Fortsetzung mit einigen Abänderungen. Dem Cartellverbande gehören die Werke der Alpinen Montan-Gesellschaft und der

Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft, das Teplitzer, das Teschener, das Ternitzer und das Wittkowitzer Walzwerk an. Ausserhalb des Cartells stehen das Grazer Walzwerk der Südbahn, das Walzwerk der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Reschitza und das Walzwerk der Ungarischen Staatsbahnen.

Eine Bessergestaltung des Verkehres und des Getreide-Exportes war in der letzten Woche nicht zu verkennen. Während in den vorangegangenen Wochen der tägliche Uebergang an Cerealien nach Westbahnstationen und transit (Süddeutschland) kaum 300 t betragen hat, stieg dieser Export in den letzten Tagen auf 600 t. Der Bedarf an rollendem Materiale ist auch schon so gestiegen, dass selbst die grössten Eisenbahnen ihren bis zu 8 000 Kasten-Wagen bestehenden Fahrpark in Thätigkeit gesetzt haben. Das ganze heurige Exportgeschäft scheint sich im Termingeschäft abwickeln zu wollen. Während das Exportgeschäft nach dem Westen Deutschlands schon sich etwas belebt, scheint sich der Export nach Norddeutschland, ausser Sachsen, nicht zu heben, Dank der Concurrenz Russlands. Der Export nach dem Westen Deutschlands steht zu dem nach Norddeutschland im Verhältnisse wie 5:1. Der inländische Getreideverkehr von Ungarn nach Cisleithanien ist, ausgenommen jenen nach Wien, heuer gleichfalls schwach, weil die Ernte-Ergebnisse Cisleithaniens sowohl in Qualität als Quantität mittelgut waren.

Wilhelm Freiherr von Engerth ist nach langer Krankheit verschieden. Mit Baron Engerth ist nicht nur ein hervorragender Techniker, sondern auch einer unserer bedeutendsten Eisenbahnmänner aus dem Leben geschieden, dem namentlich die nunmehr dualisirte Staatsbahn viel zu verdanken hat. Baron Engerth gehörte dem grossen Eisenbahnunternehmen seit dessen Erwerbung durch eine französische Gesellschaft, an deren Spitze die Brüder Pereire damals standen, an und half an der Seite des ersten Directors Maniel die Staatsbahn in mustergiltiger Weise organisiren. In der ersten Zeit seiner Thätigkeit bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft beschäftigte er sich in hervorragender Weise mit der Hebung des Maschinenwesens und des Maschinenbaues und in diese Periode fällt die Construction seiner „Tenderlocomotive“, eine Construction, welche schweren und grossen Locomotiven das Befahren von Curven mit kleinen Radien ermöglichte. Bei der 1883 erfolgten Neu-Organisation der Staatseisenbahn-Gesellschaft in ein Oesterreichisches und in ein Ungarisches Netz schied er aus der Stellung des executiven Dienstes und trat dem gemeinsamen Verwaltungsrathe der Gesellschaft als technischer Beirath bei, dem er in dieser Eigenschaft bis zu seinem Tode angehörte.

Bösenbericht und Coursnotiz.

Der Bahneffectenmarkt war lustlos; dazu trugen die Mindereinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn (303,50), Carl Ludwig (269,75), Nordwest (176,50) und Elbethal (178,50). Dagegen war Nordbahn wegen ihrer neuerlichen Kundmachung über die Verbilligung der Kohlentarife im Anschlussbahnverkehre (2363), Südbahn (149,50) wegen der gerüchtweisen Aufnahme eines Prioritäten-Anlehens von ca. 24 Mill., Lemberg-Czernowitzer (191,25) wegen des angeblich hohen Kaufanbotes der Rumänischen Regierung ziemlich gesucht. Stärker ausgeboten waren Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (148,50) wegen der Kürzung des Prioritäten-Coupons der III. Emission in Folge des in Wirksamkeit getretenen Stempelabzuges; dafür waren Graz-Köflacher-Prioritäten (94,75) wegen ihrer Notirung in Frankfurt a./M. beliebt.

Der Verkehr auf dem Bahnhofe Aussig der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Jahre 1883.

Gleichwie in früheren Jahren bringen wir mit nachstehenden Daten eine Uebersicht des Verkehres auf dem Bahnhofe Aussig der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1883.

Die Gesammtlänge der im Aussiger Bahnhofe der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestehenden Haupt-, Neben- und Rangirgleise hat eine Ausdehnung von 41 115 m, d. i. 41 km oder 5,42 Meilen mit 171 Wechseln und münden in diesen Bahnhof drei Hauptund drei Flügelbahnen ein.

Die Zahl der Züge, welche im Jahre 1883 in dem mehrerwähnten Bahnhofe verkehrten, beziffert sich auf 35 192 (gegen 33 306 im Jahre 1882), so dass im Durchschnitt im Jahre 1883 pro Tag 96 Züge (gegen 91 im Jahre 1882) entfallen.

Von diesen Zügen waren 10 561 Personen- und gemischte Züge (gegen 9 312 Personen- und gemischte Züge im Jahre 1882) und 24 631 Last- und Regie-Züge (gegen 23 994 Last- und Regie-Züge im Jahre 1882).

Von diesen Zügen sind im Jahre 1883 im Ganzen 750 889 Wagen (gegen 682 580 Wagen im Jahre 1882) oder durchschnittlich pro Tag 2 057 Wagen (gegen 1 870 Wagen im Jahre 1882) ein- und ausgelaufen, von denen der Gattung nach 33 462 eigene Personenwagen (gegen 33 119 eigene Personenwagen im Jahre 1882) und 16 521 fremde Personenwagen (gegen 15 260 fremde Personenwagen im Jahre 1882), 10 714 eigene Conducteurwagen (gegen 9 975 eigene Conducteurwagen im Jahre 1882) und 6 497 fremde Conducteurwagen (gegen 5 538 fremde Conducteurwagen im Jahre 1882), endlich 369 492 eigene Güterwagen (gegen 342 173 eigene Güterwagen im Jahre 1882) und 314 203 fremde Güterwagen (gegen 276 515 fremde Güterwagen im Jahre 1882) waren.

Die Gesammtzahl der im Jahre 1883 im Aussiger Bahnhofe eingelaufenen beladenen Güterwagen beziffert sich auf 354 588 (gegen 326 671 im Jahre 1882), von welchen 280 107 Wagen (gegen 252 904 Wagen im Jahre 1882) mit Braunkohlen beladen waren.

Hiervon gingen ins Ausland 73 364 Wagen (gegen 65 052 Wagen im Jahre 1882), ins Inland 91 243 Wagen (gegen 82 682 Wagen im Jahre 1882), zur Elbe 92 988 Wagen (gegen 85 252 Wagen im Jahre 1882). In Aussig selbst blieben 22 512 Wagen (gegen 19 918 Wagen im Jahre 1882).

Die stärkste Güterwagenfrequenz ergab sich im Monate October und zwar mit 36 341 Wagen im Eingange und 36 516 Wagen im Ausgange, während im Jahre 1882 die stärkste Frequenz in den Monat October mit 34 478 Wagen im Eingange und 34 519 Wagen im Ausgange fiel.

Der stärkste Verfrachtungstag im Jahre 1883 und überhaupt seit dem Bestande der Aussig-Teplitzer Eisenbahn war der 17. November, an welchem Tage 2 766 Wagen den Bahnhof Aussig passirten (im Jahre 1882 war der stärkste Verkehrstag der 10. November mit 2 691 Wagen).

In dem in der Station Aussig befindlichen gemeinschaftlichen Rangirbahnhof sind von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1883 328 752 Wagen rangirt worden (gegen 298 281 Wagen im Jahre 1882).

Von diesen Wagen entfielen für die eigene Bahn 129 631 (gegen 116 140 im Jahre 1882); für die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn 103 486 (gegen 97 504 im Jahre 1882) und für die Oesterreichische Nordwestbahn 95 635 (gegen 84 637 im Jahre 1882).

Ungeachtet dieses gewiss bedeutenden Verkehrs kamen im Laufe des Jahres 1883 ausser einigen unbedeutenden Wagenbeschädigungen keine Unfälle vor.

Eine specielle Erwähnung verdient die aus der Station Aussig ausmündende Elbezweigbahn. Dieselbe hat eine Ausdehnung von 8 407 m und wurden auf derselben im Jahre 1883 zusammen 103 064 Wagen (gegen 89 057 Wagen im Jahre 1882) zur Aus- beziehungsweise Beladung beigestellt.

Schliesslich sei noch der Zweigbahn gedacht, die aus der Station Aussig in die chemische Fabrik führt.

Sie hat eine Länge von 2 250 m und wurden auf derselben im Ganzen 30 117 Wagen (gegen 29 218 Wagen im Jahre 1882) zur Aus- beziehungsweise Beladung beigestellt, von denen 15 534 Wagen (gegen 14 670 Wagen im Jahre 1882) speciell mit Braunkohlen beladen waren.

Cuneo-Ventimiglia.

Der Provinzialrath von Turin hat sich zur Zeit mit der Betheiligung dieser Provinz an dem Bau genannter Bahn zu beschäftigen; einem bezüglichen, in No. 34 des „Monitore delle strade ferrate“ veröffentlichten Bericht über diese Linie, welcher deren locale und internationale Bedeutung ins Auge fasst, sind folgende Notizen zu entnehmen.

Die genannte, laut Gesetzes vom 29. Juli 1879 als Hauptbahn 2. Kategorie zu erbauende Linie, welche den Col di Tenda schneiden und eine nähere Verbindung nach Nizza herstellen soll, war ursprünglich in der Weise gedacht, dass sie nach Ventimiglia längs des Rojathales laufen sollte, und es waren die Kosten auf 33 000 000 L. (oder 471 420 L. pro Kilometer) veranschlagt worden. In der sich ergebenden Länge von 70 km waren indess 17 km nicht mitenthalten, welche Französisches Gebiet durchschneiden mussten, auch war vorausgesetzt, dass Frankreich letztere Strecke nicht nur concessioniren, sondern auch die darauf entfallenden Kosten tragen würde. Die beiderseitigen Staatsbehörden stiessen jedoch auf bedenkliche Schwierigkeiten, sowohl in militärischer und strategischer Beziehung, als auch hinsichtlich der Grenz-Zollbewachung. Hiermit war die Verlegung der ganzen Linie auf Italienisches Gebiet, damit aber auch eine Erhöhung der Gesammtkosten geboten. Ob nun das neuere, gegenwärtig noch nicht durchweg feststehende Project durch das dem Rojathal benachbarte Nervia- oder das Argentinathal mit einer Gesammtlänge von 100, 103 oder gar 110 km ausgeführt werden soll, ist zur Zeit nebst der Höhe der Kosten und ihrer Vertheilung (etwa 70—80 000 000 L.) Gegenstand der Verhandlungen zwischen den 3 betheiligten Provinzen Cuneo, Turin und Porto Maurizio; als feststehend kann jedoch betrachtet werden, dass die in obigem Gesetze gemachten Voranschläge ganz bedeutend überschritten werden müssen.

Der Tunnel des Col di Tenda muss auf mindestens 1 010 m Meereshöhe gelegt werden, während die derzeitigen Bahnen bei Savona auf etwa 500, bei Alessandria auf nur etwa 360 m Höhe liegen, so dass bis zur Durchbohrung des Col di Tenda beiderseits eine ganz ansehnliche Steigung erforderlich ist; eine derartige Erschwerung der Transporte kann aber keinenfalls ohne wesentliche Einflüsse, wenn auch vielleicht nicht auf die Transportpreise, so doch auf die Transportdauer bleiben.

Nimmt man nun die Entfernung Cuneo-Ventimiglia auf rund 100 km an, so würde sich die Wegelänge Ventimiglia zur Gotthardbahn (d. h. für einen internationalen Transitverkehr gedacht) via Ventimiglia-Cuneo-Turin-Novara nach Bellinzona auf 394 km stellen, während die gegenwärtig noch gebotene Route Ventimiglia-Savona-Alessandria nach Bellinzona 384 km misst; Falls man nun die inzwischen gleichfalls vorauszusetzende Eröffnung einer die Entfernung Turin-St. Gotthardbahn abkürzenden Bahnlinie (wie z. B. der Ferrovia prealpina) in Betracht ziehen wollte, so könnte die zuerstgenannte Entfernung im günstigsten Falle auf 379 km reducirt werden. Es bleibt nun wohl zu beachten, dass Reisende, welche nicht gezwungen sind, über Turin zu reisen, also zunächst die Touristen den Weg, längs der Meeresküste vorziehen werden, einmal wegen des geregelten Zuganschlusses der Hauptlinien, zweitens wegen des Reisens durch malerische Gegenden, was beides für die Linie Turin-Cuneo-Ventimiglia niemals in gleichem Masse wird zutreffen können; ja die Erfahrung hat sogar gelehrt, dass Vergnügungsreisende sogar den noch etwas grösseren Umweg Allessandria-Genua-Savona vorziehen. Ebenso wird man aber aus betriebstechnischen Rücksichten für Transitgut stets den bequemeren von zwei gleichlaufenden Transportwegen vorziehen, um den schwieriger zu betreibenden nach Möglichkeit zu entlasten, auch wenn letzterer wirklich etwas kürzer sein sollte. Bezüglich der internationalen Bedeutung der Linie darf man sich deshalb nicht allzu grossen Illusionen hingeben, namentlich mit Rücksicht auf die bevorstehende weitere Verbindung Oulx-Briançon; wohl aber wird die in Rede stehende Strecke, welche nicht allein für einen umfassenden Landkreis eine recht ins Gewicht fallende Verbindungsabkürzung bildet, sondern auch einen bedeutenden und keineswegs ärmlichen Landstrich geradezu erschliesst, nach verschiedener Richtung hin die segensreichsten Wirkungen ausüben. Und wenngleich der Transitverkehr von Personen und Waaren in Folge der vorliegenden Verhältnisse ein theilweise beschränkter wird bleiben müssen, so lässt sich doch nicht verkennen, dass jede Erleichterung des Verkehrs zwischen zwei benachbarten, aber durch natürliche Schranken getrennten Ländern resp. Nationen von günstigem Erfolge für beide begleitet zu sein pflegt. St.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Zum **Reichsbahn-Staatsbahn-Tarif** vom 1. Januar 1881 ist zum 1. October cr. ein Nachtrag 20 erschienen, enthaltend: Tarifentfernungen etc. für die an der Neubaustrecke Oberröblingen-Querfurt des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. belegenen Stationen Obhausen, Querfurt und Schraplau, sowie Ausnahmesätze für Palmöl etc. im Verkehr mit Magdeburg.

Die Sätze für Obhausen etc. treten erst mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Strecke Oberröblingen-Querfurt, welcher besonders publicirt wird, in Kraft.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren. (2134)

Frankfurt a/M., den 5. September 1884.
Königliche Eisenbahndirection.

Zu dem **Seehafen-Ausnahmetarife** des Westdeutschen Verbandes ist der vom 15. d. Mts. ab gültige Nachtrag 35 herausgegeben, welcher neue bezw. ermässigte Ausnahmesätze für rohe Baumwolle im Verkehr mit Stationen der Reichsbahn und der Badischen Bahn, Ausnahmesätze für Kaffee, Schmalz, Petroleum und Naphtha im Verkehr mit Kaiserlautern (Westbahnhof), sowie Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag kann in den betreffenden Güterexpeditionen eingesehen, auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 3. September 1884. (2135)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahn-Verband. Unter Abänderung unserer Bekanntmachungen vom 24. April und 22. August cr. bringen wir zur Kenntniss, dass die im Theil II, Heft 1 und 2 des Rumänisch-Deutschen Verbandtarifs sammt Nachträgen enthaltenen Ausnahmesätze für Getreide, Mahlproducte, Kleie und leere Säcke im Verkehr mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen über den 1. October cr. hinaus bis auf Weiteres bestehen bleiben.

Breslau, den 7. September 1884. (2136)
Im Auftrage der Verband-Verwaltungen
Königliche Eisenbahn-Direction.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. November 1884 kommen für den direkten Güterverkehr zwischen Mannheim bad. Bahn einerseits und Mainz anderseits anderweite erhöhte Frachtsätze zur Einführung, worüber die Gr. Güterverwaltung Mannheim nähere Auskunft ertheilt.

Karlsruhe, den 9. September 1884. (2137)
Generaldirection der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Die am 16. September v. J. auf die Dauer eines Jahres eingeführten ermässigten Frachtsätze für die Beförderung von **Spiritus zum überseeischen Export** in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Stationen Buir, Trier r. und l. Mosel, Uerdingen B. M. und Rh., Viersen B. M. und Rh. und Willich des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) nach den Hafenstationen Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn-), Brake, Elsfleth, Nordenhamm, Emden, Leer und Papenburg bleiben unter den bisherigen Bedingungen vom 16. d. M. ab noch ein weiteres Jahr — also bis 15. September 1885 — in Kraft.

Köln, den 8. September 1884. (2138)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.)

Mit dem 15. September d. J. wird zum Gütertarife, Theil II, für den Local- und directen Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Erfurt** und der **Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn**, sowie der **Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn** (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), **Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer** und **Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn** Nachtrag X herausgegeben.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Bestimmung über die Berechnung der Kohlenbahnfrachten.

II. a Einführung des Ausnahmetarifs 17 für die Beförderung von Zuckerrüben, Schnitzen und Schnitzabfällen zwischen mehreren diesseitigen Stationen und Salzungen.

b. Aufhebung des Ausnahmetarifs 6 für Steine.

c. Einführung neuer Sätze des Ausnahmetarifs 16.

III. Druckfehlerberichtigungen.

Die Aufhebung des Ausnahmetarifs 6, an dessen Stelle die höheren Sätze des Specialtarifs III treten, erfolgt erst mit dem 1. November d. J.

Nachtragsexemplare sind in den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu haben.

Erfurt, den 8. September 1884. (2139)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Die in den Ausnahmetarifen für den **Galizisch-Belgischen Getreide- und Holzverkehr** vom 20. April cr. enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Vireux (Est), Châtelineau-Châtelet und Givet der Grossen Belgischen Centralbahn, sowie Antwerpen (Bassins, Entrepôt, Nord et Sud), Borgerhout und Lierre der Belgischen Staatsbahn treten mit dem 1. November cr. ausser Wirksamkeit. Für die Station Vireux (Est) werden neue Frachtsätze nicht wieder erstellt, während die Sätze für Givet der Belgischen Nordbahn, Châtelineau-Châtelet der Belgischen Staatsbahn und für Antwerpen, Borgerhout und Lierre der Grossen Belgischen Centralbahn nach wie vor in Kraft bleiben.

Namens der betheiligten Deutschen Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische). (2140)

Am 10. d. M. treten **Ausnahmesätze für Holz,** Europäisches, in Ladungen von 10 000 kg von den Stationen Borken i/W., Buer, Dorsten, Gladbeck, Menden, Oeventrop und Rhade nach Rotterdam in Kraft.

Das Nähere hierüber ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Elberfeld, den 6. September 1884. (2141)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Local-Güterverkehr. Die Geltung des Ausnahmetarifs für Frachtgut-Sendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck mittelst Dampfschiffes zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg gelangen, vom April d. J., wird bis zum 30. September d. J. verlängert.

Lübeck, den 9. September 1884. (2142)
Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Im **Preussisch-Sächsischen Verband-Güterverkehre** treten für den Verkehr zwischen den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken einerseits und Leipzig H. S. G. und B. A. andererseits an Stelle der bestehenden Tarifsätze (ausgenommen die Ausnahmetarife für Holz) nachstehende, zum Theil ermässigte Sätze mit sofortiger Gültigkeit in Kraft:

Nach bezw. von:	Eilgut	Stückgut	A 1.	B.	A 2
Grajewo loco	19,12	9,56	5,90	5,23	4,38
Lyck. . . .	18,66	9,33	5,76	5,10	4,27
Prostken loco	19,02	9,51	5,87	5,20	4,35

Nach bezw. von:	I.	II.	III.	Getreide etc.
Grajewo loco .	3,95	3,10	1,99	3,55
Lyck	3,86	3,03	1,95	3,46
Prostken loco .	3,93	3,08	1,98	3,53

Bei der Frachtberechnung für solche Sendungen, welche von oder nach Stationen jenseits der Grenzstationen Grajewo und Prostken zur Beförderung kommen und daselbst zur Umexpedition

gelangen (im Transitverkehr), sind die oben angegebenen Sätze bei Eilgut um 0,16 ℳ, Stückgut und Classe A 1 um 0,06 ℳ und bei den übrigen Classen um 0,04 ℳ pro 100 kg zu ermässigen. Diese Transitsätze treten, soweit sie Erhöhungen gegen die für Grajewo und Prostken trans. bestehenden, hierdurch zur Aufhebung gelangenden Sätze enthalten, erst mit dem 1. November cr. in Kraft.

Die seitherigen Ausnahmefrachtsätze für Holz etc. kommen bis auf Weiteres unverändert zur Anwendung.

Bromberg, den 5. September 1884. (2143 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Verbands-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der **Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Wismar-Rostocker Eisenbahn** andererseits ist der vom 15. September cr. ab gültige Nachtrag 1 herausgegeben, welcher Frachtsätze des Specialtarifs III und des Ausnahmetarifs 2 für Blankenberg im Verkehr mit Sandhagen und Teschow enthält.

Schwerin, den 6. September 1884. (2144)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direction
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Im **Preussisch-Russischen Eisenbahn-Verbande** werden die Frachtsätze für Getreide etc., Oelsaaten etc. von Station Kiew Fluss der Südwestbahnen (Special-Exporttarif vom 1/13. August cr.) nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing vom 1/13. October cr. auf 84,50 Rbl., nach Königsberg 49,56 ℳ, nach Pillau 60,05 ℳ, nach Memel und Elbing 69,45 ℳ pro Wagen mit 10 000 kg erhöht. (2145 J)

Bromberg, den 8. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

In Modification der Tarifvorschrift Seite 15 sub B 1 letztes Alinea des diesseitigen Localtarifes für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880 II. Auflage erfolgt vom 1. November 1884 ab für die im Interesse des Universitäts-Unterrichts an die anatomischen Institute der Universitäten zu Königsberg i/Pr., Breslau und Greifswald oder an die chirurgische Klinik zu Greifswald mit Güterzügen zu versendenden Leichen die Frachtberechnung nach den Sätzen der Stückgutclasse unter Annahme eines Gewichts von 300 kg für jede Leiche einschliesslich des zum Transport erforderlichen Kastens. (2146 J)

Bromberg, den 5. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Für Kohlentransporte von Guidogrube nach der bei Porembaschacht gelegenen Kokesanstalt kommt vom 15. d. M. ab bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein Frachtsatz von 0,078 ℳ pro 100 kg zur Erhebung.

Breslau, den 9. September 1884. (2147)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Es ist in Aussicht genommen, am 15. laufenden Monats auf der schmalspurigen Bahnstrecke Mügeln-Grossbauchlitz einen provisorischen Betrieb lediglich für den Transport von Rüben und Rübenschnitzeln des Specialtarifs III einzurichten. Die Fracht für die nach und von Grossbauchlitz zur Beförderung gelangenden Rüben- und Schnitzeltransporte pro Wagen zu 5 000 kg beträgt im Verkehre mit Gadewitz 0,10, mit Döschütz und Mockritz-Jessnitz 0,11, mit Tronitz 0,12, mit Töllschütz 0,13, mit Schrebitz und Görlitz bei Oschatz 0,14, mit Mügeln bei Oschatz 0,16 ℳ pro 100 kg. Der endgiltige Termin für die Betriebseröffnung wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, am 9. September 1884. (2148)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Für die Mitte dieses Monats zur Eröffnung kommende schmalspurige Eisenbahn Radebeul-Radeburg sind die Specialbestimmungen und Tarife für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren erschienen und können Exemplare derselben durch unsere Güterexpeditionen käuflich bezogen werden. Der Tag der Eröffnung des Güterverkehres wird noch besonders publicirt.

Dresden, am 8. September 1884. (2149)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 15. September dieses Jahres tritt für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** für den Verkehr zwischen den Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn einerseits** und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Berlin, Bromberg** und **Breslau andererseits** ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden die Bestimmungen und Beförderungspreise:

1. des Tarifs für die directe Beförderung von Renn- und Mutterpferden zwischen Station Braunschweig der Braunschweigischen Eisenbahn einer- und Berlin andererseits vom 1. September 1875 bezüglich des Berlin-Anhalter, Berlin-Görlitzer, Niederschlesisch-Märkischen und Ostbahnhofes;
2. des Tarifs für die directe Beförderung von Renn- und Vollblut-Mutterpferden zwischen der Station Neuenhagen (Hoppegarten) der Königlichen Ostbahn einerseits und den Stationen Braunschweig der Braunschweigischen Eisenbahn, Hannover der Hannoverschen Eisenbahn, Hamburg der Köln-Mindener und Berlin-Hamburger Eisenbahn andererseits vom 15. September 1875 bezüglich der Relation Neuenhagen (Hoppegarten)-Braunschweig

aufgehoben.

Tarifexemplare sind von den Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 6. September 1884. (2150 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Von heute an finden bei directer Expedition von Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Sebaldsbrück, Brake und Nordenhamm nach den Bayerischen Stationen Pegnitz und Starnberg für **Petroleum** und **Naphta** in ganzen Wagenladungen von 10 t Tarifsätze im Hannover-Bayerischen Verbande Anwendung, welche bei den genannten Güter-Expeditionen zu erfahren sind.

Hannover, den 6. September 1884. (2151)
Königliche Eisenbahn-Direction,
auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Am 15. September cr. treten für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Cokes in Quantitäten von mindestens 10 000 kg und 50 000 kg nach den Stationen Eggesin, Hoppenwalde und Ueckermünde der Neubaustrecke Jatznick-Ueckermünde directe Frachtsätze in Kraft.

Es kommen zur Berechnung

a) für Einzelsendungen von 10 000 kg

nach	ℳ pro 100 kg
Eggesin	die Jatznicker Sätze plus 0,029
Hoppenwalde	„ „ 0,036
Ueckermünde	„ „ 0,042

b) für Sendungen von 50 000 kg etc. nach Eggesin, Hoppenwalde und Ueckermünde die für gleiche Transporte nach Jatznick bestehenden Frachtsätze.

Berlin, den 10. September 1884. (2152)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit Giltigkeit vom 1. November 1884 neuen Stils scheidet im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande für den Verkehr nach Hamburg ohne Bahnhofsbezeichnung, sowie von und nach Hamburg (Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover) und Harburg, die Route via Lüneburg-Uelzen-Stendal-Berlin aus und tritt dafür nachstehende Instradirung ein: nach Hamburg ohne Bahnhofsbezeichnung, sowie von und nach Hamburg (Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover) via Hamburg (B. H.)-Büchen-Berlin (Hamburger Bahnhof), nach und von Harburg via Lüneburg-Nauen-Berlin (Hamburger Bahnhof).

Bromberg, den 9. September 1884. (2153 J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. November 1884 ab wird die Instradirung des **Deutsch-Polnischen Güterverkehrs**, soweit sie bis jetzt über Berlin-Stendal-Uelzen erfolgte, wie nachstehend angegeben, umgelegt:

1. Von und nach Hamburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, sowie nach Hamburg ohne Bahnhofsbezeichnung: via Lichtenberg-Berlin B. H.-Wittenberge-Hagenow,
2. von und nach Lüneburg: via Lichtenberg-Berlin B. H.-Wittenberge,
3. von und nach Harburg: via Lichtenberg-Berlin B. H.-Nauen-Lüneburg.

Bromberg, den 6. September 1884. (2154 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. August l. J. ist zum Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbandtarif der Nachtrag VI in Kraft getreten, welcher veränderte Frachtsätze für die Stationen Dresden-Friedrichstadt und Leipzig (H. S. G. B.) enthält. — Dieser Nachtrag erliegt bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 3. September 1884. (2155)
Die Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 15. September 1884 tritt ein neuer directer Tarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (vormals Oberschlesische und Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn) nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Oesterr. Local-Eisenbahngesellschaft und Böhm. Commercialbahnen in Wirksamkeit.

Gleichzeitig tritt der Tarif nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. via Mittelwalde vom 1. Juli 1882 nebst Nachträgen, sowie die beiden Tarife nach einigen Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn via Görlitz-Seidenberg vom 1. September 1883 ausser Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können sowohl bei der unterzeichneten Centralverwaltung als auch in den betheiligten Stationen eingesehen oder bezogen werden.

Wien, am 5. September 1884. (2156)
Die Central-Verwaltung.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit Giltigkeit vom 15. September 1884 treten für den Transport von frischem Obst in vollen Wagenladungen à 10 000 kg zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der Ungarischen Westbahn einerseits und Norddeutschen Sta-

tionen andererseits directe Tarife in Wirksamkeit.

Dieselben erscheinen:

a) Als Ausnahmetarif im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke: Breslau, Bromberg, Berlin und Erfurt.

b) Als Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Deutschen Hafenstationen: Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin und Swinemünde.

c) Als Nachtrag III zu dem vom 1. December 1882 giltigen Verbands-Gütertarif, Theil II für den Sächsisch-West-österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, für den Verkehr mit Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Exemplare dieser Ausnahmetarife beziehungsweise des Nachtrages III (Preis des letzteren 10 Kreuzer per Stück) können von unserer commerciellen Direction in Wien direct, oder im Wege der Verbandstationen bezogen werden.

Wien, am 1. September 1884. (2157)

Die General-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Im „Lagerhause Pressburg" Filial-Bahnhof" findet 3 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte unter den daselbst angeführten Bedingungen und rücksichtlich der darin genannten Relationen die Reexpedition von Transporten „Getreide etc." (Ausn.-Tarif No. 9) nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz sowie Dresden-Elbkai Anwendung.

Wien, am 9. September 1884. (2158)

Betriebs-Direction.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. September 1884 tritt an Stelle des ab 10. August 1880 giltigen Gemeinschaftstarifes für den Transport von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquets im Verkehre von Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach solchen der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn und der K. K. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg ein neuer Tarif in Kraft.

Exemplare desselben können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 2. September 1884. (2159)

II. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die am 1. October d. J. fällig werdenden Zinscoupons der von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Prioritätsobligationen werden vom gedachten Tage an bei den Zahlstellen der Gesellschaft, nämlich:

1. der Betriebscasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,
3. der Braunschweig-Hannov. Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,
5. dem Bankhause Ephraim Meyer & Söhne in Hannover

eingelöset werden.

Braunschweig, 2. September 1884. (2160)

Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Bei der am 1. September 1884 auf Grund des mit hohem K. K. Handels-Ministerial-Erlasse vom 14. Januar 1871, Z. 514/126 genehmigten Tilgungsplanes, in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XI. Verloosung der Prioritäts-Obligationen I. Emission wurden folgende 430 Nummern gezogen:

34 736 2268 3135 3251 4594 5320 5511 5860 5998 6255 6412 6614 7588 7769 9124 9833 10012 10083 10582 11126 11498 11849 12247 13818 13829 13975 15065 16265 17180 17686 17710 18224 18493 18865 20478 20565 22440 22630 23105 23516 23596 24499 25056 26570 27082 27308 27727 28717 28772 29268 29671 29752 30883 31304 31909 32821 34177 34631 34683 34696 35505 36215 36314 37176 37554 37918 38296 38772 38893 40147 41895 42740 43606 44263 44734 46093 46343 46570 47079 47605 49713 50596 51455 51770 52186 52904 53340 53750 54493 55716 56193 57354 57393 57637 57707 58138 59384 59748 60103 60496 60706 61223 61621 61655 63630 64971 66331 66407 66462 66956 67462 68064 68551 68570 68807 68918 69064 69233 69523 69968 70333 70731 71195 71383 71610 72516 73056 73096 73441 73640 73658 73843 74144 74363 74761 75091 75320 76150 76346 79306 79468 79728 80200 80606 80842 81819 81847 82205 82334 82854 83487 83686 83871 84169 85136 85317 85570 85590 85924 85926 86310 86574 87798 88243 88352 89828 91360 92317 92325 92574 92969 94343 95061 95344 96377 96448 97108 97436 100613 100616 100719 100840 101974 102210 102599 103270 103548 103640 104676 104925 104969 107667 109680 109708 111195 112401 112815 112932 113943 114164 114231 114383 114847 114892 114907 116348 116703 117017 117046 117301 117486 118210 119325 119363 119402 119638 120158 120599 120824 120835 120853 121170 121758 123630 124283 124354 124707 125632 125874 126803 127511 127590 127775 128072 128222 128573 129978 131398 131556 131705 132085 132697 132860 133117 133652 133804 134173 134283 134919 135088 135466 135621 135672 135765 136046 136249 137576 138292 138628 140144 140243 140439 140980 141459 141627 141629 142351 142508 142597 144830 145691 146166 147142 147513 147984 148989 149178 149185 149963 150761 150845 150982 151523 151594 151756 151780 152614 154256 155023 156406 157369 157776 157822 158212 158621 158819 159463 159581 160692 160791 161005 163894 165063 165383 165581 166627 166658 166854 166903 167675 167869 167980 168127 168703 168957 169006 169461 169641 170698 170955 171559 171597 171725 171774 171806 172158 173903 174506 175057 175082 175142 175146 175305 175383 175500 175693 176540 176706 176769 177585 179956 180030 180170 180280 180463 180721 180913 180966 181882 182121 182452 182744 182826 183137 183256 183493 184109 184446 184645 185164 185324 185647 186101 186187 186569 187077 187239 187938 188874 189375 189549 191677 192016 193040 193136 194153 194521 194568 195446 195698 196684 196710 197568 198263 199560 199771 199783 200211 200433 200621 200729 201178 201451 201759 201965 202825 203342 203647 205786 205792 206278 206750 207155 207972 207973 208530 209127 209779 210949 211362 211824 212484 212828 214425 215057 215826 216362 216535 216572 216814 217309 217781 218051 218559 219638 219886 220217 220277 220524.

Vom 1. März 1885 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Course, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direction der Disconto-Gesellschaft;
in Dresden: die Dresdner Bank;
in Frankfurt a. M.: die Deutsche Effecten- und Wechselbank, die Deutsche Vereinsbank, die Filiale der Bank für Handel und Industrie, der Frankfurter Bankverein und die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
in Hamburg: die Herren L. Behrens und Söhne;
in Leipzig: die Allgemeine Deutsche Creditanstalt und die Leipziger Discontogesellschaft;
in München: die Bayerische Vereinsbank, Herr Josef v. Hirsch und die Herren Guggenheimer & Cie.;
in Stuttgart: die Württembergische Bankanstalt (vorm. Pflaum & Cie.) und die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogener Obligationen hört mit Ende Februar 1885 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. März 1885 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der

Ziehung 1874: No. 57990 83141.

Ziehung 1875: No. 26605 33059 40076 59688 60028 80161 136960 142019 181825.

Ziehung 1876; No. 9008 20873 21816 50331 66081 66598 71915 91853 101030 103522.

Ziehung 1877: No. 17173 23483 26370 36863 50591 52989 66602 75602 100126 162510 177742 186701 205042 209336 217022.

Ziehung 1878: No. 2123 7990 93297 108714 129323 163629 172890 181993.

Ziehung 1879: No. 6808 7039 36052 40078 115512 119109 132090 132154 145283 147074 151151 162899 166956 168814 173186 178272.

Ziehung 1880: No. 5673 8223 33491 53448 58400 79015 81045 102067 108182 108190 115204 115938 123445 135707 143140 154205 157563 160005 172556 174344 177795 178036 192220 212952.

Ziehung 1881: No. 8228 10781 13581 23007 44031 50539 51653 66617 80168 90729 93218 97135 121334 137779 145287 146493 148113 154995 156593 165582 173895 181995 184696 208101 217770 220493.

Ziehung 1882: No. 1939 3531 3612 6243 7998 9233 9522 13631 13871 17128 21518 25760 30858 34684 34781 36074 38697 49236 49649 53729 54931 55574 57357 60676 66143 66560 66575 76083 78851 89231 91863 92723 103886 105110 107254 108172 110088 117961 118702 120945 130547 132156 137400 139936 142401 145660 150902 162929 170048 170255 173166 174467 177352 182851 196891 197147 201137 213739.

Ziehung 1883: No. 1603 3005 3723 3759 6922 8777 9235 9399 9495 9979 11413 17153 22662 26320 32257 36341 42853 43516 44284 49818 50263 50611 51858 52808 58293 58584 58606 59047 60872 61033 61685 62409 66549 70208 79495 81703 84840 87919 91861 92624 97354 97360 97935 98735 103916 104726 104789 108195 113881 115022 115116 115970 120647 129997 130782 134168 134842 139447 139593 142700 148643 149653 150635 151154 153924 157222 157496 157497 159347 166440 170052 171249 172907 173471 178287 178454 180084 183175 187182 190775 190881 191558 191998 192155 197093 198671 207998.

Wien, den 1. September 1884. (2161)

Vom Verwaltungsrathe.

(Forts. der offiz. Anzeigen Seite 945.)

No. 17. Jahrgang 1884. Berlin, am 13. September 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 11. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Colli mit Buchstaben sign.:									
1	AB	190	1	—	Kreuzkopf zu einem Wasserwerk	3,5	1	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
2	AB	222	1	Kiste	gefüllt —	34	2	Aachen	Linksrh. Köln	
3	A H	9911	1	—	eiserne Walze —	1 600	3	Köln G.	„	
4	A S	—	1	Bund	Stahl —	50	4	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
5	AV	2897	1	Kiste	Porzellan —	60	5	Emmerich	Rechtsrh. Köln	
6	B B	1248	1	Fass	Bier —	92	6	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
7	C	102/10	9	Bürden	Papier —	301	7	Aachen Sp. B.	„	
8	C	111	1	Ballen	Papier —	12	8			
9	C v R	155	1	Korb	? —	34	9	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	bez.: Emmerich-Hamm.
10	C V & S	2308	1	Ballen	? —	153	10	Malsfeld	K.E.-D.Frankf.a/M.	
11	D	—	2	Stangen	Stahl —	34	11	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
12	D S	45997	1	Kiste	Cichorien —	113	12	Bettingen	Elsass-Lothring.	
13	E	2	1	Pack	Eisentheile —	3	13	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
14	E B H H	II 3252	1 1	Korb Kiste	Kleider — gefüllt —	30 20	14	Aachen	Linksrh. Köln	
15	E L	2379	1	Wagen	Kohlen —	10 000	15	Hamm	Rechtsrh. Köln	
16	F	10	1	Pack	Papier —	10,5	16	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
17	F	167 405	2	Tonnen	leer —	16,5	17	Melle	K. E.-D. Hannover	Bodensturz-Meldung pro Juli cr.
18	F H G H —	80 2 —	3	Körbe	Obst —	?	18	Leipzig Thür. Bhf. Eilg.-Exp.	K. E.-D. Erfurt	
19	G B Z	664	1	Fass	? —	93	19	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
20	G C	205	1	Pack	Gewebe —	9	20	Bettingen	Elsass-Lothring.	
21	Geb. H	2427	1	Verschlag	leer —	10	21	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
22	G G	9105	1	Fass	leer —	26	22	Chatelineaux	Grand Centr. Belge	
23	G G	1158	1	Kiste	? —	6	23	Breslau	K. E.-D. Breslau	
24	G G	1159	1	Sack	? —	6,5	24			
25	G Sch W	556	1	Bierfass	leer —	23	25	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
26	G W	2886	1	Kiste	? —	20	26	Posen	K. E.-D. Breslau	
27	H B	20	1	„	leer —	60	27	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
28	HBK	—	1	Verschlag	Bücherbrett —	—	28	Salzbergen	Rechtsrh. Köln	
29	H L	3	1	Korb	Bettenzeug —	18	29	Köln G.	Linksrh. Köln	
30	H S	12	1	„	? —	13,5	30	Kaldenkirchen	„	
31	H S	514/17	4	Ballen	Wollabfälle —	656	31	Aachen T.	„	
32	H z S	25	1	Fass in Ueberfass	Cognac —	368	32	Aachen	„	
33	S A	10	1	Kiste	conserv. Fleisch —	32	33	Aachen Rh.	„	
34	J D	580	1	Fass	gefüllt —	45	34	Gera	K.E.-D. Erfurt	bez.: Coblenz-Oelsniz.
35	J G	3648	1	Kiste	? —	—	35	Marburg	K. E.-D. Hannover	bez.: Klein-Steinheim-Marburg.
36	J H	—	1	Collo	6 Gusstheile —	10	36	Rheinbrohl	Rechtsrh. Köln	
37	J S	663	1	Ballen	? —	5,5	37	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
38	K	1	1	Tonne	leer —	8	38	Wanne	Rechtsrh. Köln	
39	K & C	—	3	—	eiserne Gitter —	92,5	39	Braunschweig	Braunschweig.	
40	K F G	896	1	Bällchen	? —	17	40	Köln G.	Linksrh. Köln	
41	K S	–	1	Collo	leere Körbe —	20	41	Sorau	K. E.-D. Berlin	
42	K W	3945 3937 3935	3	Fässer	leer —	?	42	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Im Wagen B. A. 4294 vorgefunden.
43	M	III	1	Block	Stahl —	4	43	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
44	M F	359	1	Korb	Bolzen —	92	44	Amanweiler	Elsass-Lothring.	
45	M F V K	—	2	Säcke	Malz —	122	45	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
46	P M	4557	1	Korbflasche	— —	46	46	Neuss	„	
47	P P	18	1	Bund	Stahl —	45	47	Troisdorf	Rechtsrh. Köln	
48	Q	513	1	Weinfass	leer —	18	48	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
49	R	—	1	Ballen	Manufacturw.	—	35	49	Enschede	Niederländ. Stsb.	
50	R M C	2834	1	Fass	Petroleum	—	197	50	Kupferdreh	K. E.-D. Elberfeld	
51	S S	1	1	—	Laternenarm	—	20	51	Engers	Rechtsrh. Köln	
52	T	406	1	eisern. Fass	—	—	19	52	Aachen	Linksrh. Köln.	
53	T W V	65	1	Kiste	Zeuge	—	8	53	Köln Eilg.	„	
54	V	—	16	Stäbe	Eisen	—	258	54	M.-Gladbach	„	
55	V F M & C	312	1	Kiste	Patronenhülsen	—	136	55	Aachen Sp. B.	„	
56	W	1337	1	Ballen	—	—	41	56	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
57	W K W	4242	1	Fass	anscheinend Farbe	—	200	57	Neuss	Linksrh. Köln	
58	W M	9746	1	„	gefüllt	—	63	58	Köln G.	„	
59	W S	10	1	Stab	Stahl	—	18	59	Betzdorf	Rechtsrh. Köln	
60	W S	784	1	Kiste	Schlösser	—	65	60	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Colli m. Adressen sign.						
61	A Elsass-Lothringen Göbelsmühle	2	1	—	Decke	—	—	61	Kupferdreh	„	
62	Bütow	6. 9	2	Kisten	—	—	100	62	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
63	H. Bömke	9307 231	2	Bierfässer	leer	—	76	63	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
64	Jacobs	—	1	Korb	leer	—	24	64	Siechem	Grand Centr. Belge	
65	Mathias Klemich	611	1	—	Maskenhut	—	—	65	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
66	M W Homberg	1623	1	Bierfass	leer	—	28	66	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
67	Schuster	856	1	„	leer	—	31	67	Deutz	„	
68	Spicken-baum Kirchhellen	—	1	Kiste	anschein. Kleider	—	15	68	Recklinghausen	Rechtsrh. Köln	
					C. Colli m. Nummern sign.						
69	—	36	1	Petrol.-Fass	leer	—	34	69	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
70	—	604/606	3	Fässer	gefüllt	—	293	70	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
71	—	1591 1592	2	Körbe	Schwefelsäure in Ballons		142	71	Zella-Mehlis	K. E.-D. Erfurt	
72	—	8667	1	Kanne	Oel	—	67	72	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
73	—	23704	1	—	eiserne Kuppelstange		—	73	B.-Borbeck	Rechtsrh. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.						
74	× schwarz // weiss	—	1	—	rothgestrichenes eis. Rohr von ca. 5 mLänge		39	74	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
75	△	288	1	Ballen	Tuch	—	16,5	75	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
76	△ CK	290	1	„	baumw. Waaren	—	153,5	76	Neustadt	K. E.-D. Bromberg	
77	C/G	—	1	Kiste	?	—	24,5	77	Plaue	K. E.-D. Erfurt	
78		—	1	Sack	leer	—	1,5	78	Brennet	Badische Stsb.	
					E. Colli ohne Signatur.						
79	—	—	2	Stangen	Ankereisen	—	13	79	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	—	1	—	Asphaltofen	—	32	80	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
81	—	—	1	Ring	flacher Draht	—	17	81	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
82	—	—	4	Platten	Eisen	—	—	82	WeiterstadtStation	Hess. Ludwigsb.	
83	—	—	1	Stück	Eisen	—	21,5	83	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	—	17	Stück	Eisenbleche	—	110	84	Langendreer	„	
85	—	—	1	Fass	leer	—	11	85	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
86	—	—	1	„	leer	—	22	86	Engers	Rechtsrh. Köln	
87	—	—	1	—	gusseis. Fenster	—	2	87	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
88	—	—	2	Stäbe	Flacheisen	—	83	88	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
89	—	—	100	Sack	Gerste	—	10000	89	Aix	Grand Centr. Belge	
90	—	—	2	—	eiserne Haken	—	2	90	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
91	—	—	1	—	Kammrad	—	9	91	„	„	
92	—	—	1	Kiste	?	—	12	92	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
93	—	—	1	„	?	—	4,5	93	Braunschweig	Braunschweig. E.	
94	—	—	1	Pack	10 Körbe	—	20	94	Andernach	Linksrh. Köln	
95	—	—	4	„	Lampendocht	—	1	95	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
96	—	—	10	Stück	Luppen	—	600	96	Langendreer	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
97	—	—	1	Sack	{ Makulaturpapier alte Postbücher }	43	97	Unterbarmen Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
98	—	—	1	{ kleines Collo }	Maschinentheile —	8	98	Hannover	K. E.-D. Hannover	
99	—	—	1	Partie	Nusskohlen —	1 570	99	Westbevern	Rechtsrh. Köln	
100	—	—	1	Fass	Oel —	—	100	Baar le Nassau	Grand Centr. Belge	
101	—	—	3	—	Pechfackeln —	2,5	101	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	—	1	—	Plombirleine —	—	102	Bodelschwingh	Rechtsrh. Köln	
103	—	—	1	Pack	Säcke —	25	103	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Klberfeld	
104	—	—	65	—	alte Schieferstücke —	65	104	Merseburg	K. E.-D. Erfurt	
105	—	—	1	Pack	5 Schiefertafeln —	2	105	Langendreer Rh.	Rechtsrh. Köln	
106	—	—	1	Schliesskorb	— —	20	106	Lauterberg	K. E.-D. Hannover	
107	—	—	1	Stab	Stahl —	5	107	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
108	—	—	1	Sack	Torfstreu —	5,5	108	Siegburg	Rechtsrh. Köln	
109	—	—	2	Körbe	4 leinene Tücher —	5	109	Wetzlar	„	
			29	Colli	Umzugsgut, nämlich:	495				
			1	—	Schrank —	75				
			1	—	„ —	50				
			1	—	„ —	48				
			11	—	Schranktheile —	107				
			6	—	Kinderbettstelltheile	26				
			1	—	Tisch —	15				
110	—	—	1	Kiste	? —	30	110	Mannheim	Badische Stsb.	
			1	„	leer —	10				
			1	Koffer	leer —	37				
			1	„	leer —	33				
			1	—	Garderobenständer —	7				
			2	—	Kohlenbecken —	15				
			1	Kasten	Walzenpresse —	42				
111	—	—	1	—	Vorhängeschloss —	—	111	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
112	—	—	1	{ Wagen-decke }	— —	—	112	Reden	Linksrh. Köln	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen.
1	E N R S	—	1	Fass	Bier —	36	1	Kis-Szeben	Kaschau-Oderberg	{ von Kaschau seit 27/8.
2	R P	958	1	Kiste	? —	48	2	Poprád-Felka	„	seit 28/8.
3	Concordia	9	3	Sack	Mehl —	183	3	Csácza	„	{ von Zsolna seit 16/5.
4	—	695	1	Fass	leer —	12	4	Oderberg	„	seit 17/5.
5	—	—	492	Stück	Bretter —	10500	5	Kralován	„	seit 29/6.
6	—	—	1	—	Eisenrohr —	9	6	Kassa	„	seit 24/7.
7	—	—	1	Stück	Extraholz —	202	7	Zsolna	„	seit 20/6.
8	—	—	4	—	neue Handkörbe —	1,5	8	Ruttka	„	{ von Zsolna seit 29/5.
9	—	—	2	Stück	schw. Marmorplatten	21	9	Eperjes	„	{ von Ziegenhals seit 24/8.
10	—	—	1	„	gusseis. Rost —	2	10	Ruttka	„	seit 18/5.
11	—	—	1	—	Strick —	6	11	Oderberg	„	{ von Zsolna seit 18/6.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 942.

III. Submissionen.

Eisenbahn - Directionsbezirk Elberfeld. Die Lieferung von:

a) 3 Stück zweiachsige Personenwagen I. und II. Classe ohne Bremse,

b) 9 Stück zweiachsige Personenwagen III. Classe mit Bremse,

c) 4 Stück zweiachsige Intercommunicationswagen IV. Classe mit Bremse, sämmtlich für Hauptbahnen und mit Einrichtung für die Carpenterbremse;

d) 8 Stück Personen- (Intercommunications-) Wagen II. und III. Classe (davon die Hälfte mit Bremse),

e) 4 Stück desgleichen III. Classe,
f) 4 „ „ IV. „
g) 2 „ combinirte Post- und Gepäckwagen
} mit Bremse,

sämmtlich für Nebenbahnen und mit Einrichtung für Heberleinbremse

sollen in 2 Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Angebote ersuchen wir bis **Mittwoch den 17. September 1884, Vormittags 11 Uhr** mit der Aufschrift „**Submission auf Lieferung von Wagen verschiedener Gattung**“ portofrei und versiegelt an das Maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Anbieter erfolgen wird.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem Maschinentechnischen Bureau offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten zu 5 ℳ für das Loos von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hier bezogen werden.

Elberfeld, den 4. September 1884. (2162)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

46,5 t eisernen Laschen für Stahlschienen,

24,9 „ eisernen Schraubenbolzen für Stahlschienen,

4,7 „ eisernen Schraubenbolzen für eiserne Schienen,
1500 Stützknaggen mit Bolzen
in 4 Loose, Bedingungsheft No. 343, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von 1,50 fl. pro Stück vom Bureau des Herrn Oberingenieurs hierselbst zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 22. September 1884, 12 Uhr Mittags, an den genannten Herrn Oberingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local: „Krasnapolsky" Warmoesstraat 181, Amsterdam, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden.

Die Special-Direction. (2163)

40—50 Stück gebrauchte normalspurige Erdtransportwagen sowie 2 Tenderlocomotiven werden zu kaufen gesucht.

Max Orenstein, Ingenieur,
Berlin SW., Luckenwalderstr. 8.



Für die **Leitung des Locomotivbetriebes** und der Reparatur der Fahrbetriebsmittel auf unseren hierortigen Tramway-Linien engagiren wir einen erfahrenen **Fachmann**, welcher durch seine vorbergegangene Thätigkeit befähigt ist, sowohl den Zugförderungs- als auch den Werkstätten-Dienst selbstständig zu verwalten.

Bewerber um diese Stelle wollen ihre bezügliche Eingabe, aus welcher auch ihre bisherigen Leistungen in diesem Fache, sowie ihre Gehaltsansprüche ersichtlich sind, bis Ende September d. J. an den **Verwaltungsrath der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft in Wien, Fünfhaus, Gürtelstrasse 24** richten.



FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.





Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

Maschinen-Fabrik Esslingen

in Esslingen (Württemberg).

Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material

in allen Grössen und Spurweiten.

Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,

überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für

Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.

Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**

Eiserne Brücken, Dachconstructionen.

Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.

Garantirt wasserdichte Pferde- und Wagendecken

aus chemisch präparirtem Segelleinen,

geschmeidiger, dauerhafter und bedeutend billiger wie Leder, liefere sowohl in naturgrau, braun, schwarz etc., als auch kautschukirt und getheert, in allen gewünschten Grössen zum billigsten Preis.

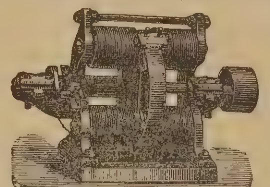
Proben und Preis-Listen franco zu Diensten.

Michael Baer, Wiesbaden.

S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen und Apparate.

Ausführung elektr. Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.



Fahrbare Beleuchtungseinrichtung.
Elektr. Locomotiv-Beleuchtung.
Elektr. Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektr. Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Ueber 1100 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 2300 Bogenlampen System Piette-Krizik und ca. 8000 Edisonlampen für Glühlichtbeleuchtung bereits in Betrieb.

Referenzen erster deutscher Firmen stehen zu Diensten.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

General-Vertretung: Alexander Wacker in Leipzig.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. ur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 73. 1884.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 17. September 1884.

Die neue Packhofsanlage für Berlin.

Die gegenwärtige Lage des Berliner Packhofs, sowie der räumliche Umfang desselben genügten schon seit lange nicht mehr den Bedürfnissen des ausländischen Waarenverkehrs der zu einem Hauptsitze des Welthandels und zu einem Fabrikorte ersten Ranges angewachsenen Grossstadt. Die von Schinkel 1828 bis 1831 errichteten Baulichkeiten, bestimmt für die Zollabfertigung der zu Wasser und auf Frachtwagen unverzollt eingehenden Auslandsgüter und für allgemeine Niederlagezwecke, entsprachen den damaligen Anforderungen im vollen Masse. Durch die Entstehung der Eisenbahnen erfuhren jedoch die Verkehrsverhältnisse bald derartige Veränderungen, dass die Zweckmässigkeit jener Anlage in Frage gestellt ward. Seit 1847 war die Zollverwaltung gezwungen, auf den einzelnen Bahnhöfen Abfertigungsstellen zu errichten, deren jetzt sechs vorhanden sind. Die hierdurch bewirkte Entlastung reichte jedoch nicht hin, den berechtigten Klagen der Kaufmannschaft Abhülfe zu gewähren. Vor Allem wurde der Mangel einer Abfertigungsstelle, welche die unmittelbare Verbindung zwischen dem Eisenbahn- und Wasserverkehr ermöglicht, als unerträglicher Missstand empfunden.

Nachdem bereits in früheren Jahren Pläne zur Verlegung der Packhofsanlage an geeignete, für Schifffahrt und Eisenbahn in gleichem Masse bequem zugängliche Orte aufgestellt worden waren, entstand beim Entwurfe der Stadtbahn 1874 der Gedanke, die bestehende Anlage in unmittelbare Schienenverbindung mit den Stadtbahngleisen zu bringen. Die entgegentretenden Schwierigkeiten erwiesen sich jedoch als unüberwindlich, so dass von allen betheiligten Seiten dem Gedanken einer Verlegung des Packhofs an eine andere Stelle, welche mit der Stadtbahn wenigstens mittelbar leicht in Zusammenhang zu bringen wäre, der Vorzug gegeben wurde. Als ganz besonders geeignet erwies sich hierfür der Platz zwischen dem Lehrter Güterbahnhof und der Spree, unterhalb der Moltkebrücke. Nachdem die Magdeburg-Halberstädter Bahn durch den Staat erworben worden, konnte von jener Verbindung aber abgesehen und der Anschluss an die in Berlin mündenden Eisenbahnen mittelst der Ringbahn über den Lehrter Bahnhof ins Auge gefasst werden. Die Beseitigung der auf den übrigen Bahnhöfen vorhandenen Zollabfertigungsstellen bezeichnete sowohl die Zollverwaltung als auch die Kaufmannschaft als nicht empfehlenswerth. Der Eingang von unverzollten Gütern und der Ausgang von Waaren unter Zollcontrole ist so bedeutend, dass zur Bewältigung des gesammten Verkehrs das zur Verfügung stehende Grundstück nicht ausgereicht haben würde. An Eisenbahnfahrzeugen, welche unter Zollverschluss befindliche ausländische Güter enthalten, kommen jährlich über 14 000, an Deckkähnen über 350 zur Abfertigung, im Ganzen etwa 600 000 Doppel-Centner, wozu noch bedeutende Mengen von Ausfuhrgütern treten, welche mit dem Anspruche auf Rückvergütung von Verbrauchssteuern ausgehen, 1881 z. B. 165 000 Doppel-Centner Spiritus und 4 023 hl Bier unter Verwendung von 222 Deckkähnen. Die Einnahmen des Berliner Hauptsteueramts für ausländische Gegenstände haben in den letzten Jahren alljährlich über 15 Millionen Mark betragen.

Eine Verlegung des Packhofs von seiner jetzigen Stelle war ohnedies wünschenswerth mit Rücksicht auf die Sicherheit der daselbst im Freien oder in den Niederlageräumen lagernden Waaren, welche viele Millionen an Werth besitzen. Durch die Betriebseröffnung der quer über das Packhofsgrundstück führenden Stadtbahn ist die Feuersgefahr, ungeachtet aller beim Bau der Locomotiven angewandten Vorsicht, unzweifelhaft vermehrt worden.

Ausser den für die Zwecke der Zollverwaltung erforderlichen Lager-, Revisions- und Hofräumen erschien es nothwendig, auf dem zur Errichtung der neuen Packhofsanlage ausgewählten Platze ein Verwaltungsgebäude für das Hauptsteueramt für ausländische Gegenstände, sowie ein Dienstgebäude für die Provinzialsteuerverwaltung zu errichten, beide Gebäude mit Dienstwohnungen für diejenigen Beamten, deren Anwesenheit in nächster Nähe des Packhofs auch ausserhalb der Dienststunden verlangt werden muss.

Die neue Packhofsanlage umfasst daher das zunächst der Strasse Alt-Moabit gelegene Dienstgebäude für die Provinzialsteuerverwaltung, ferner das neben demselben errichtete Verwaltungsgebäude des Hauptsteueramts für ausländische Gegenstände, endlich die für die Zollabfertigung und Niederlagezwecke bestimmten Gebäude und Hofräume, nämlich das Niederlagegebäude mit dem zwischen den beiden Langflügeln desselben befindlichen Innenhof, die beiden Revisionshallen mit dem zwischengelegenen Vorhof, den zwischen der Spree und der Zufahrtsrampe angelegten Spiritushof mit einem Abfertigungsgebäude, das für den Betrieb der hydraulischen Einrichtung dienende Maschinen- und Kesselhaus, endlich einen für die Erweiterung der Anlage vorgesehenen, zunächst für den freien Um-

schlagsverkehr ausgenutzten Vorplatz unterhalb des Niederlagegebäudes. Das Spreeufer hat längs des Spiritushofs, der (südlichen) wasserseitigen Revisionshalle, des (südlichen) wasserseitigen Langflügels des Niederlagegebäudes und eines 100 m langen Theiles des westlichen Vorplatzes eine Einfassung mit Ufermauern erhalten, deren ganze Länge 500 m beträgt. Die Verbindung mit den städtischen Strassen wird durch eine flach geneigte Zufahrtsrampe von 20 m Breite bewirkt, welche unmittelbar vor der Moltkebrücke in die Strasse Alt-Moabit einmündet und gewissermassen eine Fortsetzung des Friedrich-Carl-Ufers bildet. Die Verbindung der für den Packhofsbetrieb dienenden Eisenbahngleise mit den Gleisen des Lehrter Güterbahnhofs findet durch ein Verbindungsgleis statt, das in einen Rangirkopf ausmündet.

Die neue Packhofsanlage im Besonderen soll Raum bieten 1. für die Zollabfertigung der zu Wasser in Berlin unverzollt eingehenden ausländischen Güter, 2. für die Zollabfertigung solcher mit Eisenbahnwagen eingehenden Güter, welche nicht an einer der übrigen Bahnhofs-Abfertigungsstellen der zollamtlichen Behandlung unterzogen werden, 3. für die Abfertigung zum Ausgang der mit Anspruch auf Steuervergütung ausgeführten Waaren, besonders Spiritus, 4. für die Einlagerung zollpflichtiger Waaren in öffentliche Niederlage, 5. für die Einlagerung zollpflichtiger Waaren in Privatläger unter Zollverschluss (Theilungsläger), 6. für den Retourwaaren- und Veredelungsverkehr, 7. für die zollamtliche Behandlung von Waarenmustern. Zur Bestimmung der Grössenabmessungen boten die räumlichen Verhältnisse der bestehenden Anlage genügenden Anhalt.

Die zu 1. benannte Zollabfertigung der Schiffsgüter findet im Erdgeschoss des südlichen Langflügels des Niederlagegebäudes oder in der südlichen Revisionshalle statt, je nachdem die Waaren in Niederlage bleiben oder unmittelbar in den freien Verkehr gesetzt werden sollen. Die zu 2. benannte Zollabfertigung der Eisenbahngüter wird im Erdgeschoss des nördlichen Langflügels oder in der nördlichen Revisionshalle bewirkt. Der südliche Langflügel und die in dessen Verlängerung liegende Revisionshalle sind unmittelbar neben dem Ufer der Spree aufgeführt, der nördliche Langflügel und die zugehörige Revisionshalle unmittelbar neben den Aufstellungsgleisen der Bahnanlage. Der Vorhof ist mit dem Innenhof durch eine 7,5 m breite, mit Kreuzgewölben überdeckte Durchfahrt verbunden.

Die zu 3. genannte Abfertigung von Spiritus zum Ausgang findet auf dem südlich der Zufahrtsrampe gelegenen Spiritushofe statt, der mit Eisenbahngleisen, hydraulischen Krahnen und einem kleinen Abfertigungsgebäude ausgerüstet ist. Für die zu 4. und 5. genannten Lagerzwecke dient das aus zwei Langflügeln und einem Querflügel bestehende Niederlagegebäude. Die Theilungsläger nehmen das erste und zweite Stockwerk des Nordflügels ein, während sämmtliche übrige Räume mit Ausnahme des Erdgeschosses für die Zwecke der öffentlichen Niederlage bestimmt sind. Der Revisionsraum für die Theilungsläger liegt in dem nördlich der Durchfahrt gelegenen Theile des Querflügel-Erdgeschosses. Der zu 6. genannte Retourwaaren- und Veredelungsverkehr ist in dem südlich gelegenen Theile des Querflügel-Erdgeschosses untergebracht. Für den zu 7. genannten Musterverkehr dient ein besonders abgetrennter Theil der nördlichen Revisionshalle.

In Bezug auf die allgemeine Anordnung des Niederlagegebäudes ist zu bemerken, dass jeder der beiden Langflügel mit Rücksicht auf die Sicherung gegen Feuersgefahr in je 3 Abtheilungen von etwa 31,5 m Länge getheilt ist durch Brandmauern, welche bis zu dem feuersicheren Dache reichen und innerhalb der einzelnen Geschosse mit eisernen Thüren versehen sind. Der Querflügel besteht aus 2 solchen Abtheilungen. Jede der so geschaffenen 8 Abtheilungen besitzt eine massive Treppe für den Verkehr der Arbeiter, sowie eine Aufzugsvorrichtung für die Hebung und Senkung der Lagergüter. Die Treppen sind derart angeordnet, dass bei Feuersgefahr jede Abtheilung von 2 Treppenhäusern aus für die Löschmannschaften zugänglich ist. Die beiden Langflügel des Gebäudes sind im Lichten je 95 m lang und 14,5 m breit; der Querflügel ist etwa 70 m lang und 14,5 m breit. Die bebaute Grundfläche des Gebäudes beträgt 4 595 qm, die nutzbare Lagerfläche (nach Abzug der Treppenhäuser, Aufzugschächte und Fahrbahnen für die Rollkarren) 17 285 qm, wovon 14 094 qm auf die öffentliche Niederlage und 3 191 qm auf die Theilungsläger entfallen.

Ueber die weitere Einrichtung des Packhofgebäudes verweisen wir auf unsere Quelle: das Centralblatt der Bauverwaltung No. 37 (vom 13. September cr.), woselbst auch der Grundriss und sonstige Abbildungen des Niederlagegebäudes mitgetheilt sind.

Der Trisanna-Viaduct der Arlbergbahn.

In den meisten Wiener und in einigen Tyroler Journalen hatte man vor Kurzem Gelegenheit, Notizen über Baugebrechen, welche bei dem grössten Kunstbau der Arlbergbahn, dem Trisanna-Viaducte, beobachtet worden sein sollen, zu lesen. Man konnte sich hierbei der Meinung nicht verschliessen, dass mit diesem Bauwerke eine ganz bedenkliche, für den ferneren Bestand desselben sehr nachtheilige Veränderung vorgekommen sein müsse. Um nun diesfalls Klarheit in die Sache zu bringen und insbesondere den irrig aufgetauchten, beunruhigenden Gerüchten zu begegnen, werden im Folgenden charakteristische Daten über diesen Viaduct auf Grund des uns vorliegenden Protocolles über die behördliche Belastungsprobe desselben angeführt, wodurch es möglich wird, sich ein Urtheil über den Werth jener Gerüchte zu bilden.

Wir entnehmen dem gedachten Protocolle vom 4. September d. J. zunächst, dass, nachdem die eiserne Tragconstruction dieser Brücke — welche bekanntlich 120 m Stützweite hat — auf ihren Lagern bereits ruhend, fertig montirt war, die 55 m, resp. 58 m hohen Pfeiler in den obersten Partien sich nach der Mitte hin, und zwar aus dem sehr wahrscheinlichen Grunde geneigt haben, weil das unter den Auflagern sich befindliche Mauerwerk noch nicht vollends ausgetrocknet war, daher dem einseitigen Drucke der Eisenconstruction nachgeben konnte.*) Die naturgemässe Folge hiervon war nun, dass die Stelzen des beweglichen Auflagers eine schiefe Stellung annahmen. Die Gewölbe der an die Hauptpfeiler beiderseits anschliessenden Viaducte waren damals noch nicht geschlossen. Als hierauf diese Gewölbe ausgeführt und sofort nach deren Schluss mit den Stirnmauern und der Hintermauerung versehen worden waren, zeigten sich ferner in den ersten Gewölben gegen Bludenz Haarrisse parallel zur Bahn. Diese Risse entstanden durch das Setzen des Gewölb-Mauerwerkes, das bedauerlicherweise aus ungewöhnlich grossen, mehr behauenen Steinen in den Stirnen besteht, während innerhalb derselben gewöhnliche Bruchsteine verwendet sind. Die erwähnten Haarrisse waren übrigens bedeutungslos; sie wurden vor längerer Zeit verstrichen und haben sich nicht wieder geöffnet. Risse senkrecht zur Bahn kamen nicht vor, was beweist, dass eine weitere Annäherung der Pfeiler nicht mehr stattgefunden hat, ein Umstand, der in der That durch Messungen bestätigt ist.

Die, wie erwähnt, schief gewordenen Stelzen mussten wieder in die normale Lage zurückgeführt werden. Dies wurde durch eine Verschiebung der ganzen eisernen Tragconstruction in der Richtung gegen Landeck, und zwar damit erreicht, dass an den Lagerstühlen des festen (Landecker) Auflagers ein 6 cm breiter Streifen abgenommen, die Lagerstühle mittelst hydraulischer Pressen gehoben und unter dieselben und deren Auflagerplatte je 4 Stück gut geölter Sägeblätter parallel der Bahn angebracht wurden. Durch das Nachlassen der thalseitigen, resp. Antreiben der bergseitigen Keile dieser Lager glitten die Lagerstühle sodann langsam so weit gegen Landeck vor, dass die Stelzen am gegenüberliegenden, beweglichen Auflager wieder in ihre ursprüngliche richtige Lage kamen. Die ganze Verschiebung der Brücke nach abwärts wurde mit 93 mm constatirt.

Im erwähnten Protocolle über die Belastungsprobe heisst es weiter wörtlich:

„Um sich die Ueberzeugung zu verschaffen, ob und inwieweit das Mauerwerk gegen das Befahren durch Züge empfindlich sei, wurde bereits vor dem eigentlichen Commissionstage (nämlich am 2. September) der Viaduct einer sorgfältigsten Untersuchung unterzogen und wiederholt mit einem Zuge, bestehend aus zwei Locomotiven und mehreren Wagen, befahren, wobei die Pfeiler mittelst Fernrohr-Instrumenten in sorgfältigste Beobachtung genommen wurden. Hierbei wurde keinerlei Bewegung der Pfeiler gefunden.

Das Mauerwerk wurde, soweit dies die noch theilweise vorhandenen Gerüste gestatteten, der genauesten Untersuchung unterzogen und zeigte sich dasselbe im Allgemeinen tadellos und waren lediglich nur am Bludenzer Viaducte einige frisch verfugte Stellen und an der Bergseite in der Gewölbestirnmauer ein nicht ganz 1 mm breiter Haarriss bemerkbar. Dieser Haarriss hat sich jedoch weder bei den am 2. September vorgenommenen Fahrten noch aber während der Erprobungen am 3. September irgend wie geändert.

Die Pfeiler selbst zeigen keinerlei Mängel.

Während der durchgeführten Proben am 3. September wurden wohl Vibrationen des Mauerwerkes wahrgenommen, jedoch konnte eine bleibende oder mit Sicherheit messbare elastische Aenderung desselben nicht constatirt werden.

In gleicher Weise wurde bei allen diesen Proben eine Aenderung des Mauerwerkes, sowie der Auflagsquader und Auflagsstühle im verticalen Sinne nicht gefunden.

Die Erprobung der Eisenconstruction gab folgende Resultate:

4. Fall. Belastung mit 5 Maschinen (102 pCt. der Verordnungslast), Einsenkung des Untergurtes in Brückenmitte, links $50\,\text{mm} = \frac{1}{2400}$, rechts $46\,\text{mm} = \frac{1}{2610}$ der Stützweite.

---

*) Der Ort und das genaue Maass der Bewegungen des Mauerwerkes, welch letztere unerwartet waren, konnte nicht festgestellt werden, da hierzu die nöthigen Fixpunkte fehlten.

Nachdem die Last durch ¾ Stunden auf den Brücken belassen worden war, wurde bei beiden Trägern eine geringere Einsenkung constatirt u. zw.: links 45 mm $= \frac{1}{2667}$ der Stützweite, rechts 39 mm $= \frac{1}{3077}$ der Stützweite.

Nach der Entlastung zeigte jede Wand eine Ueberhöhung von 5 mm.

Der Obergurt zeigte beim Auffahren eine Vibration von 0—3 mm und eine Ausbauchung von 50—35 mm.

5. Fall. Schnellfahrt mit 2 Locomotiven und 8 beladenen Wagen. Einsenkung des Untergurtes in Brückenmitte links 30 mm $= \frac{1}{4000}$ der Stützweite, rechts 25 mm $= \frac{1}{5000}$ der Stützweite.

Nach Entlastung war der ursprüngliche Zustand. Beim Obergurt wurde eine totale Vibration mit 14 mm (gegen die Directionslinie 7) und eine seitliche Ausbauchung von 50 mm constatirt."

Dass bei diesen Proben keine bleibende Einsenkung nach der Entlastung, sondern eine Ueberhöhung gefunden wurde, dürfte in erster Linie der einseitigen Einwirkung der Sonne zuzuschreiben sein, übrigens wurde auch diese Brücke vor ihrer Erprobung mehrfach befahren. Die constatirte seitliche Ausbauchung des Obergurtes und der ganzen Eisenconstruction gegen links, d. h. sonnseitig, dürfte ausschliesslich dem Einflusse der einseitigen Erwärmung zuzuschreiben sein.

Die Commission bestand aus den Herren Regierungsrath Schulz als Vertreter der K. K. Generalinspection und Inspector L. Huss als Vertreter der Direction für Staats-Eisenbahnbauten. Dieselbe constatirte, dass nach dem Ergebniss der Belastungsprobe die Betriebseröffnung über die Brücke keinem Anstande unterliege.

Wilhelm Freiherr v. Engerth †.

Zur Ergänzung der in voriger Nummer von unserem Oesterreichischen Correspondenten gegebenen kurzen Notiz theilen wir noch folgenden Nekrolog der „D. Bauzeitung" mit:

Am 4. September ist zu Laasdorf bei Baden der Nestor der Oesterreichischen Eisenbahntechniker, der Träger eines in den technischen Kreisen der ganzen Welt hoch geachteten Namens, im Alter von 71 Jahren verstorben.

Wilh. Engerth war am 26. Mai 1814 zu Pless in Pr. Schlesien geboren, widmete sich zunächst dem Baugewerbe, wusste es aber durch eisernen Fleiss und nach Erlangung eines Stipendiums dahin zu bringen, dass ihm der Besuch des Wiener Polytechnikums möglich ward, welches er im Jahre 1833 bezog. Hier erlangte er nach absolvirten Studien die Stelle eines Assistenten im Lehrfache der Mechanik, später auch noch die im Lehrgebiete der darstellenden Geometrie. 1844 erhielt E. einen Ruf als Professor der Mechanik und Maschinenlehre an das Polytechnikum zu Graz, in welchem seine Befähigung sich derart geltend machte, dass man sich veranlasst fand, ihn als Rath in die damalige Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu berufen. In jene Zeit fällt mit der Ausführung der ersten Ueberschienung der Alpen ein Glanzpunkt der Oesterreichischen Technik, an welchem E. sein gutes Theil hatte. Das besondere Locomotivsystem, welches E. für den Betrieb der Semmeringbahn erfand, trug seinen Namen weit über die Oesterreichischen Grenzen hinaus. Als 1855 finanzieller Schwierigkeiten halber der Oesterreichische Staat sich seines Eisenbahnbesitzes entäusserte und die „Oesterreichisch-Französische Staatsbahn-Gesellschaft" sich bildete, blieb E. als Maschinendirector und Generaldirector-Stellvertreter in leitender Stellung am Werke und behielt auch diesen Posten bis zum Jahre 1879, wo er ihn mit dem weniger mühsamen eines Mitgliedes des Verwaltungsraths der Gesellschaft vertauschte.

Neben seiner amtlichen Thätigkeit liefen grosse Privatarbeiten fachlicher Natur her; die bedeutendste hierunter war wohl seine Mitwirkung bei der damals in Vorbereitung stehenden Wiener Donauregulirung. Nach Anhörung mehrerer in- und ausländischen Experten bezüglich der Art der Regulirung, welche verschiedene Auffassungen zu Tage gefördert hatte, ward ein Comité zur Erstattung eines Schlussberichtes eingesetzt, in welchem E. die Rolle des Berichterstatters zufiel. Sein Bericht empfahl die Ausführung des Werks in der Art, in welcher dasselbe von 1870—75 verwirklicht worden ist, eine Art und Weise, welche bekanntlich hinsichtlich ihrer durchgängigen Richtigkeit heute noch nicht überall in Fachkreisen zweifelsfrei dasteht. Einen wesentlichen Theil des grossen in seinen Erfolgen für Wien hoch bedeutsamen Werks bildete die Absperrung des Donaucanals an seinem oberen Ende bei Nussdorf, eine Aufgabe, die E. mit originaler und kühner Schöpfungskraft in dem beweglichen Verschlusse mittels „Sperrschiff" gelöst hat. Durch nachträgliche Anlage eines Nadelwehrs unter dem Sperrschiff und mehre Abänderungen an den Detailconstructionen des Schiffes selbst ist das Werk schliesslich zu einem Zustande der Vollkommenheit gediehen, der seinen Schöpfer mit gerechter Befriedigung erfüllte; dieser Befriedigung hat derselbe in einer kürzlich veröffentlichten Specialschrift über das Sperrschiff vollen Ausdruck geben dürfen.

Von den zahlreichen Arbeiten E.'s ist ferner hier seiner Leistungen bei den Bauten der Wiener Weltausstellung 1873 Erwähnung zu thun, denen er in der Eigenschaft eines Chefs des Ingenieurbureaus vorstand.

Schliesslich darf selbst in einem kurzen Lebensbilde E.'s, wie es vorstehend gegeben ist, die hervorragende Thätigkeit des Verstorbenen im Oesterreichischen Ingenieur- und Architectenverein nicht unerwähnt bleiben. Ausser der regen Theilnahme am Vereinsleben und den Bereicherungen, welche den Publicationen des Vereins aus seinen Federn zu Theil geworden ist, verdankt der Verein E. wesentlich mit den Besitz des prachtvollen eigenen Hauses, welches er seit 1872 sein Eigen nennt.

Das Leichenbegängniss fand am 7. d. Mts. in Baden unter imposanter Betheiligung speciell auch seitens der Mitglieder des Oesterreichischen Ingenieur- und Architectenvereines statt. Die letzte Ehre erwies dem Verewigten der Vorsteher des genannten Vereines, Herr K. K. Ober-Baurath Friedrich Schmidt, indem derselbe am offenen Grabe die nachstehende tiefempfundene Rede hielt:

„Abgeschlossen liegt vor uns ein Menschenleben, überreich an Kämpfen und Sorgen, ebenso reich aber auch an Erfolgen, an segensvollem Wirken für die Allgemeinheit! Uns Ueberlebenden, die wir hier am offenen Grabe des Verewigten versammelt sind, bleibt nichts als der Schmerz über den unersetzlichen Verlust, als der Jammer über das Scheiden! Wir Alle, die wir mit der trauernden Familie hier vereint sind in unendlichem Weh, müssen Trost dort suchen, wo wir ihn finden können und finden müssen: In dem herrlichen, grossartigen Wirken des Verblichenen!

Der Verstorbene gehörte nicht zu jenen Glücklichen, die von Kindesbeinen an weich gebettet, durch sorglicher Eltern Hand eingeführt werden in das Leben mit seinen strengen Anforderungen. Von früher Jugend an war der Verstorbene darauf angewiesen, seinen eigenen Weg zu gehen. Auf sich selbst gestellt, musste er allein auf dornenvoller Bahn seinen idealen Zielen nachstreben; und so konnte sich unmöglich aus ihm eine jener empfind- und duldsamen Naturen entwickeln, die stets voll zarter Rücksichtnahme für Jene erfüllt sind, mit denen des Lebens rauhe Wirklichkeit sie zusammenführt. Wem jedoch das Glück beschieden war, ihm näher zu treten, der hat auch erkennen gelernt, welch' edle grosse Seele in dem Verstorbenen lebte, die im idealen Aufschwunge stets nur das wahrhaft Gute, das Vollendete wollte. Und was er gewollt, das wird unter uns fortleben, so lange die glänzenden Werke, die er geschaffen, bestehen werden!

Uns aber, seine Collegen und speciellen Freunde, durchzieht an diesem offenen Grabe noch ein anderes Gefühl — und das ist das Gefühl des innigsten Dankes für das Wirken des Verewigten als Mitglied, als langjähriger Vorsteher, treuester Freund und Förderer des Vereines der Oesterreichischen Ingenieure und Architecten, als deren unwürdiger Vertreter ich hier stehe. Wir danken Dir, Engerth, für alles Gute, was Du in selbstlosester Hingebung an unsere gemeinsamen Interessen für unseren Verein gethan hast! So lange es noch Oesterreichische Ingenieure und Architecten giebt, wird Dein Name unvergessen sein! Lebe wohl, theurer Freund: Leicht sei Dir die Erde!"

Unter den zahllosen Blumenspenden, welche auf den Sarg des Verewigten niedergelegt wurden, waren die ersten die Kränze, welche „Der Oesterreichische Ingenier- und Architectenverein" und „Die ständige Delegation des Oesterreichischen Ingenieur- und Architectentages" ihrem hochgeehrten Präsidenten gewidmet hatten. Ausserdem waren Kränze eingelangt: Von der Stadt Wien, von der Donau-Regulirungscommission, vom technologischen Gewerbemuseum in Wien, von Staats-, Nord- und Südbahn, vom Niederösterreichischen Gewerbevereine etc. und sprach sich die allgemeine Theilnahme weiter in den vielen, der Familie zugekommenen Telegrammen (u. A. auch vom Kronprinzen Rudolf) aus.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5182 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend combinirbare Rundreisebillete; Zerlegung der Kouponstrecke (No. 183) Bentschen-Guben in die Serien (No. 183 a) Bentschen-Rothenburg und (No. 183 b) Rothenburg-Guben (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatseisenbahnen.

Nach einem Circularerlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. d. M. sind die Königlichen Eisenbahndirectionen zur Vertretung der Verwaltung, insbesondere bei Vornahme von Rechtsgeschäften in denjenigen Angelegenheiten, welche nach den Bestimmungen der unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung den Betriebsämtern zur unmittelbaren Erledigung überwiesen sind, nicht befugt. Nach § 8 Alinea 2 der Organisation vertreten die Directionen die Verwaltung vielmehr nur in den ihnen in den §§ 12 bis 14 a. a. O. zur directen Bearbeitung vorbehaltenen Sachen, während die Betriebsämter nach § 16 a. a. O. zur Vornahme auch aller Rechtshandlungen in den zu ihrer Zuständigkeit gehörenden Angelegenheiten berufen sind.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspector Siehr, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Dortmund, ist nach Neustettin versetzt.

Betriebs-Inspector Reimer in Stettin ist zum Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspector, Maschinen-Inspector Bathe in Breslau zum Eisenbahnmaschinen-Inspector ernannt worden.

Eisenbahn-Museum in Berlin.

Die Chronik der Berliner technischen Hochschule für das abgelaufene Studienjahr theilt mit, dass die seit mehreren Jahren vorbereitete Errichtung eines Eisenbahn-Museums unmittelbar vor der Verwirklichung wieder sistirt worden ist.

Bei der Vertheilung der Räume im Neubau der technischen Hochschule stellte sich heraus, dass es unmöglich war, dem Eisenbahn-Museum ein zu seiner Vervollständigung und wünschenswerthen Erweiterung ausreichendes Local zuzuweisen; auch die beantragte Errichtung einer besonderen Baulichkeit zur Aufstellung einzelner Betriebsmittel in wirklicher Grösse konnte wegen Unzulänglichkeit des Bauplatzes nicht zur Ausführung gelangen.

Diese Umstände veranlassten das Curatorium, die Auflösung des Eisenbahn-Museums als solches zu beantragen. Dem entsprechend hat der vorgesetzte Herr Minister durch Erlass vom 1. Mai d. J. im Einverständniss mit dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Auflösung genehmigt und angeordnet, dass die Gegenstände der Sammlung provisorisch und vorbehaltlich einer späteren anderweitigen Verwendung den Lehrmittel-Sammlungen der Abtheilungen II und III der technischen Hochschule zugewiesen werden.

Zugverspätungen im Monat Juli 1884.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Juli d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 40 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 30 800,28 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 14 089 Courier- und Schnellzüge, 116 444 Personenzüge, 62 236 gemischte Züge und 107 142 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 4 630 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 31 897 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 754 216 152 Achskilometer bewegt, von denen 240 604 808 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 192 769 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 2 177 oder 1,13 pCt. (gegen 1,30 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 1,23 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 056 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 121 Verspätungen (= 0,58 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,68 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 181 714 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 260, oder 0,69 pCt., mithin 0,11 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 589 Anschlüsse versäumt (gegen 490 in demselben Monat des Vorjahres und 607 im Vormonat). Wird die Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe: die Kiel-Flensburger Eisenbahn (1 Anschluss-Versäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00, der Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg (47 Anschluss-Versäumnisse auf 80 Verspätungen) mit 1,70 und der Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt (53 Anschluss-Versäumnisse auf 111 Verspätungen) mit 2,09, während die Württembergischen Staatseisenbahnen (5 Anschluss-Versäumnisse auf 59 Verspätungen) mit 11,80, die Badischen Staatseisenbahnen (12 Anschluss-Versäumnisse auf 188 Verspätungen) mit 15,67 und der Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Altona (1 Anschluss-Versäumniss auf 38 Verspätungen) mit 38,00 die letzten Stellen einnehmen und auf 7 Eisenbahnen 28 Verspätungen ohne Anschluss-Versäumnisse und auf 9 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschluss-Versäumnisse vorgekommen sind.

Eisenbahnunfälle im Juli d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juni ds. Js. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 4 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse auf freier Bahn, 12 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 132 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 140 Personen verunglückt, sowie 53 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 66 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 22 616 260 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 13 verletzt; und zwar entfallen 1 Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirectionen Berlin, 1 Verletzung auf die Hessische Ludwigsbahn und 12 Verletzungen auf die Württembergischen Staatseisenbahnen, von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 17 getödtet und 54 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 8 getödtet, 15 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 getödtet, 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 12 getödtet und 12 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 11 Personen getödtet.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 27 455,29 km Betriebslänge und 714 404 918 geförderten Achskilometern) 119 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Württembergischen Staatseisenbahnen (17) und auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover (16) und Köln [rechtsrheinisch] (11), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Württembergischen Staatseisenbahnen, auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover und auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 837,32 km Betriebslänge und 29 825 336 geförderten Achskilometern) 8 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, 5 Fälle, auf die Ostpreussische Südbahn und Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn je 1 Fall.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 422,07 km Betriebslänge und 9 985 898 geförderten Achskilometern) 2 Fälle, und zwar auf die Crefelder Eisenbahn.

Ostpreussische Südbahn.

Die 18,5 km lange Bahnstrecke Fischhausen - Palmnicken mit den Stationen Godnicken, Germau (Kirpehen) und Palmnicken ist am 16. d. M. dem Verkehr übergeben worden.

Eisenbahn Radebeul-Radeburg.

Am 16. September d. J. soll diese 16,55 km lange schmalspurige Secundärbahn dem Verkehre übergeben werden. (Siehe auch Bekanntmachung S. 956.)

Eisenbahn-Döbeln-Oschatz.

Das Sächsische Finanzministerium hat beschlossen, auf der Strecke Mügeln-Grossbauchlitz der schmalspurigen Secundäreisenbahn Döbeln-Oschatz am 15. September d. J. einen provisorischen Betrieb lediglich für den Transport von Rüben und Rübenschnitzeln zwischen Mügeln, Görlitz, Schrebitz, Töllschütz, Tronitz, Mockritz-Jessnitz, Döschütz und Gadewitz einerseits und der Döbelner Zuckerfabrik bei Grossbauchlitz andererseits eröffnen zu lassen.

Neustrelitz-Warnemünde.

Die telegraphisch verbreitete Nachricht, die Eisenbahn Neustrelitz-Warnemünde werde zum 1. December d. J. eröffnet werden, ist unrichtig. Der späteste Zeitpunkt, zu welchem die Bahn fertig und betriebsfähig sein muss, ist nach der Concessionsurkunde der 1. Juli 1886 und nach dem Stande der Arbeiten zu urtheilen, wird die Eröffnung des Betriebes auf der gesammten Strecke schwerlich vor dem Spätherbst künftigen Jahres erfolgen können. Vielleicht wird man Neustrelitz-Warnemünde am 1. December 1884 eröffnen können.

Reichseisenbahn-Project.

Nach dem „Oberl. B." und wie der „Bund" bestätigt, wird die Verwaltung der Reichseisenbahnen für Elsass-Lothringen dieser Tage mit den Aufnahmen und Nivellements für eine Eisenbahn von Leopoldshöhe nach Lörrach und von Lörrach nach Rheinfelden beginnen. Durch Ausführung dieses Projectes würde die bisherige auf Schweizerischem Gebiet (Badischer Bahnhof in Basel) liegende Kopfstation der Badischen Staatsbahn in Wegfall kommen und nach Leopoldshöhe, bezw. Rheinfelden auf Badisches Gebiet zurückverlegt, so dass die Badische Eisenbahn Schweizerisches Gebiet künftig unberührt lassen würde.

Niederwaldbahn-Gesellschaft.

Zur Ergänzung des auszugsweise in No. 70 mitgetheilten Prospectes werden nachträglich aus dem Statut folgende Bestimmungen mitgetheilt, welche über den wirklichen Herstellungspreis der Bahn und dessen Verhältniss zu dem Emissionscourse vollen Aufschluss geben. Es heisst darin:

Zu § 35. Ausgeschlossen von der Illation ist diejenige Caution von 60 000 *M*, welche die Contrahenten dieses Vertrages der Stadt Rüdesheim bestellt haben, andere Cautionen sind daselbst nicht mehr hinterlegt. Es geben auch nicht über auf die Actiengesellschaft diejenigen Verbindlichkeiten, welche die Inferenten aus dem Bauvertrage gegenüber der Commanditgesellschaft Soenderop & Co. obliegen.

Die Gesammtsumme der Selbstkosten der indeferirten Objecte wird sich nach Fertigstellung der noch fehlenden obenbezeichneten Gegenstände auf 570 000 bis 600 000 *M* stellen; gegenwärtig beträgt der Selbstkostenpreis der Inferenten mindestens 570 000 *M*. Dazu treten diejenigen 200 000 *M* in Actien, die der Firma Soenderop & Co. für die Concession, für den Erwerb der Concession und die Vorarbeiten von den Inferenten zu gewähren sind. Die Festsetzung des Illationswerthes erfolgt gleichwohl in der oben angegebenen Höhe auf Grund der bisher von Betriebseinnahmen des Monats Juni cr. und auf Grund der nach sachverständiger Schätzung zu gewärtigenden Reineinnahmen des Unternehmens, welche nach dieser Schätzung eine Rentabilität erreichen werden, die mit dem festgesetzten Illationswerthe vollständig conform ist.

Bergbahn Assmannshausen-Niederwald.

Von dem Concessionär der Niederwaldbahn Assmannshausen, G. Krahn, erhält der „B. B.-Cour." ein Telegramm, wonach das Unternehmen der Bergbahn Assmannshausen-Niederwald seit einigen Tagen gesichert sei und die Bahn im nächsten Frühjahr dem Betriebe übergeben werden soll.

Hessische Ludwigsbahn.

Die Gesellschaft hat bekanntlich neuerdings das früher zurückgestellte Project wieder aufgenommen, eine Bahn von Mainz mit fester Rheinbrücke nach Wiesbaden zu führen. Kürzlich ward bekannt, dass die Militärbehörden sie dabei unterstützten, indem sie ihre früheren Forderungen wegen der Ausführung fortificatorischer Bauten zum Schutz der Brücke ganz wesentlich ermässigten. Dagegen meldet man der „Frf. Ztg.", es sei ein neues Hinderniss aufgetaucht, indem jetzt das Preussische Handelsministerium Schwierigkeiten mache, die früher ertheilte, wegen verzögerter Bauausführung verfallene Concession zu erneuern.

Eisenbahn Parchim-Schwerin-Schönberg.

In Angelegenheit dieses Projects hat der Bürgerausschuss zu Parchim beschlossen, eine Betheiligung der Stadt an dem Project nur dann eintreten zu lassen, wenn einerseits die Bahn über Parchim durch die Priegnitz weiter gebaut und andererseits von Schwerin direct nach Lübeck geführt werde.

Secundärbahn Emmerich-Borken-Coesfeld-Münster.

Das bisher durch das Project einer Concurrenzlinie Münster-Winterswyk gefährdete Project dieser Bahn hat nach einer der Handelskammer zu Wesel gewordenen Mittheilung die Zustimmung der Regierung gefunden und soll in nicht zu ferner Zeit ausgeführt werden. Die Handelskammer empfiehlt gleichzeitig eine Secundärbahn von Borken über Räsfeld nach Wesel zu bauen, die eine directe Fortsetzung der Linie Venlo-Wesel in nordöstlicher Richtung bilden und einen grossen Theil des Münsterlandes in nächste und directeste Verbindung mit dem Rheine bringen würde.

Harzbahn.

Die Arbeiten an der Harzbahn sind in vollem Gange. Im Staufenberge bei Blankenburg sind bei einem Einschnitt an der Mündung des sogenannten „Bielsteintunnels" ca. 36 000 cbm Erde zu bewegen. Die Erdarbeiten lässt der Bauunternehmer Brauns aus Goslar ausführen. Den Bau der ganzen Bahnlinie leitet der Betriebs- und Bauinspector Peters in Blankenburg. Die Theilstrecke (Bauabtheilung) Blankenburg-Rübeland wird unter Leitung des Ingenieurs Schramm, die Theilstrecke Rübeland-Tanne unter derjenigen des Ingenieurs Grosse ausgeführt. Die Strecke von Blankenburg bis zum „Braunen Sumpfe" soll der Harzer Werke wegen bis zum nächsten Jahre vollendet sein.

Die Eisenbahn Siegburg-Ründeroth

soll am 15. October cr. dem Betriebe übergeben werden. Die Bahn bringt das gewerbreiche Aggerthal mit dem grossen Schienennetz in Contact und erschliesst demselben zunächst eine Verkehrsader nach Köln und dem Rhein (Bonn). Zwischenstationen und Haltestellen werden in Lohmar, Donrad, Wahlscheid, Bachermühle, Overath, Völkerath, Ehreshoven und Engelskirchen errichtet. Vorläufig soll nur Secundärbahnbetrieb eingerichtet werden und sind in jeder Richtung vier Züge täglich in Aussicht genommen. Die Vorarbeiten für die Weiterführung der Bahn von Ründeroth durch das Aggerthal bis Derschlag sind ebenfalls beendet, und erwartet man, dass der Bau dieser Strecke im nächsten Jahre in Angriff genommen wird.

Bayerische Staatsbahnen: Tarifänderungen nach Eröffnung der Arlbergbahn. Bahnämter.

Den Bekanntmachungen des „Verordnungs- und Anzeigeblattes der K. Bayer. Verkehrsanstalten" betreffs des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Getreideverkehrs und des betreffenden Güterverkehrs mit Lindau entnehmen wir Folgendes: Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Arlbergbahnstrecke Landeck-Bludenz treten im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande neue Ausnahmetarife für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg, ferner von gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken in jedem Gewichte zwischen Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen einerseits und Stationen der vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger und Wald-Rüti-Bahn), der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Linie Effektikon-Hinweil und der Bötzberg-Bahn), der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten), der Emmenthal-Bahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, sowie der Westschweizerischen und Simplon-Bahnen andererseits in Kraft. Die Instradirung der Transporte via Bayern oder via Arlberg, ebenso die Instradirung über die hierbei in Frage kommenden Subrouten ist durch besondere, für den Dienstgebrauch der betheiligten Stationen bestimmte Instradirungstabellen geregelt. Eine Routenvorschreibung seitens der Versender ist bei Inanspruchnahme der Frachtsätze der neuen Tarife nicht gestattet. Im entgegengesetzten Falle findet die Abfertigung der Transporte von Bahn zu Bahn statt. —

Mit dem Tage der Eröffnung der Arlbergbahnstrecke Landeck-Bludenz werden die sämmtlichen in den Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarifen enthaltenen Frachtsätze für den directen Güterverkehr zwischen Lindau einer- und Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Kaiserin Elisabeth-Bahn, Kronprinz Rudolf-Bahn, Braunau-Strasswalchener Bahn, Niederösterreichische Staatsbahnen und Donau-Uferbahn) andrerseits, ebenso die im Localverkehr der K. Bayer. Staatsbahnen bestehenden Tarife zwischen Salzburg einer- und Lindau andrerseits aufgehoben und treten an deren Stelle gleichzeitig neue gemeinschaftliche Tarife in Oesterreichischer Guldenwährung für den directen Verkehr von und nach den Stationen Lindau (Stadt) und Lindau (Rangirbahnhof) der K. Bayer. Staatsbahnen und den gleichnamigen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen mit Instradirung via Kaufering-München, bezw. umgekehrt, und via Arlbergbahn in Kraft.

Die Bahnämter Straubing und Plattling sind in Bahnverwaltungen umgewandelt und eine selbständige Bahnverwaltung in Schweinfurt errichtet und die Expedition in Neumarkt a. R. zu einer Bahnverwaltung erhoben worden.

Personen-Verkehr mit Italien.

Endlich hat Italien die Quarantänen an seinen Grenzen gegen Tyrol und die Schweiz aufgehoben. Die ganze Institution war von vornherein schwer verständlich gewesen, da, selbst wenn Militärcordon und Quarantäne die Cholera fernhalten konnten, die Sperrung aller Grenzen hätte erfolgen müssen; statt dessen sperrte man am Gotthard und in Ala den Eisenbahnverkehr und liess ihn in Udine frei; man liess selbst Touristen nicht nach Bormio, wohl aber nach Pieve di Cadore etc. und vor Allem, man beschränkte sich auf Massnahmen gegen die Nordgrenze, während inzwischen das gefürchtete Uebel von Westen und Süden her fast ungehinderten Zugang hatte. Italien hat in Folge dessen zwar seinem Verkehr mit dem Auslande empfindlich geschadet, den gehofften Schutz aber trotzdem nicht erreicht. Es hat lange gedauert, bis dies anerkannt wurde. Immerhin ist die Beseitigung der Verkehrsstörung auch jetzt noch dankenswerth; sie wird diejenigen Güterbewegungen, welche in letzter Zeit zu Umwegen genöthigt waren, allmälig zu den früheren Routen zurückkehren lassen, und wenn die Cholera sich auf das mittlere und Süd-Italien beschränken sollte, so mag sich selbst noch einiger Touristenverkehr nach den Oberitalienischen Seen entwickeln

Güterverkehr mit Italien.

Anfangs dieses Monats ist in Mailand ein Büreau für die Vertretung von Deutschen Reichs-, Staats- und Privatbahnen des Deutsch-Italienischen Eisenbahnverbandes etablirt und mit dessen Leitung der Kaiserliche Verkehrsinspector Trommer, welcher bisher der Verkehrsinspection der Reichsbahnen in Basel vorgestanden hat, betraut worden.

Diese von Deutschen Bahnen getroffene Einrichtung soll dazu beitragen, den Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien zu entwickeln und zu beleben, durch persönliches Benehmen mit den Italienischen Behörden und Handelskreisen Wünsche und Beschwerden der Deutschen Interessenten einer raschen Erledigung zuzuführen und überhaupt alle nothwendigen Erleichterungen des Güteraustausches zur Sprache zu bringen, durch welche die Deutschen Eisenbahnen in die Lage versetzt werden könnten, den Deutschen Interessen im Vertrieb und Bezug ihrer Güter Nutzen zu bringen.

Die Vertretung trägt die Firma:
Kaiserlich Deutscher Verkehrsinspector Trommer, Vertreter von Deutschen Reichs-, Staats- und Privatbahnen des Deutsch-Italienischen Verbandes in Mailand.

Das Büreau befindet sich bis zum 1. October cr. im Hotel Venedig und von da ab in der Via Principe Amadeo No. 5.

Anfragen und Ersuchen um Aufklärungen über die Verkehrsverhältnisse mit Italien können an die bezeichnete Firma, welche direct Antworten zu ertheilen befugt ist, gerichtet werden.

Die Schifffahrt auf dem Bodensee.

Durch die Arlbergbahn werden bekanntlich das Bodenseebecken und die umliegenden Gebiete in eine engere und directe Verbindung mit Oesterreich-Ungarn gebracht, in Folge dessen sich auch für die Schifffahrt auf dem Bodensee Veränderungen ergeben. Es dürfte daher nicht ohne Interesse sein, die Bodensee-Schifffahrtsverhältnisse, resp. die den Verkehr auf diesem grossen Binnensee vermittelnde Handelsflotte, einer näheren Erörterung zu unterziehen, um so mehr, als ja auch die Oesterreichische Bodenseeschifffahrt demnächst ihre Thätigkeit beginnen wird. Letztere ist nach dem „P. L.“ mit folgenden Verkehrsmitteln ausgerüstet: 2 Dampfbooten (ein weiteres Dampfboot soll im Frühjahr 1885 in Betrieb gesetzt werden), 4 Trajectkähnen (mit Gleisen für je 8 Eisenbahnwaggons versehen). Die übrigen Uferseestaaten besitzen an Fahrbetriebsmitteln, und zwar Bayern: 6 Dampfboote, 1 Trajectfähre, 3 Trajectkähne, 5 Schleppkähne; Württemberg: 7 Dampfboote, 1 Trajectfähre, 3 Schleppkähne; Baden: 7 Dampfboote, 1 Trajectkahn, 3 Schleppkähne; die Schweiz (Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft): 6 Dampfboote, 4 Schleppkähne. Ausserdem besteht eine Schifffahrtsgesellschaft, welche den Verkehr auf dem Untersee und Rhein vermittelt, sowie eine Anzahl Privaten gehörender Segelschiffe, die indess nur dem eigentlichen Localverkehr für minderwerthige Producte dienlich sind. Wie hieraus ersichtlich, ist die Schifffahrt auf dem Bodensee sehr entwickelt, und steht derselben ein reichliches Material für die Personen- und Güterbeförderung zur Verfügung. Hinsichtlich der einzelnen Haupthäfen und deren Verkehr ist Folgendes zu bemerken: Von Bregenz sollen täglich zwei directe Fahrten (eine mit Trajectkahn) nach Konstanz, zwei weitere directe Fahrten (eine mit Trajectkahn) nach Friedrichshafen und endlich eine Fahrt nach Lindau stattfinden. Lindau, das u. A. 1 Trajectfähre mit 2 Maschinen und mit Gleisen für 14—16 Eisenbahnwaggons, sowie 3 Trajectkähne besitzt, vermittelte bisher hauptsächlich den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, resp. Bayern und der Schweiz, sowie Frankreich. Friedrichshafen, das ebenfalls 1 Trajectfähre und 3 Trajectkähne gleicher Dimensionen und Ausstattung wie Lindau hat, bediente bisher den Verkehr zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien. Konstanz besitzt nur einen Trajectkahn und soll künftighin hauptsächlich durch die Oesterreichische Bodenseeschifffahrt in ihren Cursen zwischen Bregenz und Südbaden bedient werden. Ueberhaupt soll eine solche Eintheilung getroffen worden sein, wonach die Bodenseeschifffahrt sämmtlicher Uferstaaten zur gemeinsamen Beiwirkung herbeigezogen wird, so dass sämmtlichen Verkehrsrichtungen ausgiebige und für alle Fälle genügende Beförderungsmittel gesichert sind.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Zur Convertirung sind bis jetzt 8 000 Serien gelangt, so dass noch 4 500 ausstehen, deren rückständigen Coupons noch für 6 500 Stück gegenüberstehen müssten, falls alle zur Abstempelung vorgezeigt würden; das Stammprioritäten-Capital ist nämlich um 740 000 *M.* höher als das der Stammactien.

Haltestelle Gross-Quenstedt.

Die Haltestelle Gross-Quenstedt wird mit dem 1. October cr. auch für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Gepäck und Hunden eröffnet werden.

Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

Laut Beschluss der ordentlichen Generalversammlung vom 25. Juni 1884 und mit Genehmigung der Staatsregierung haben die revidirten Statuten der Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft vom 30. März 1872 eine Abänderung erfahren, welche in einem Statutnachtrag vom 23. Juli 1884 zusammengefasst sind. Dieselben betreffen hauptsächlich die Pflichten des Directors.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht pro 1883.

Der von der Königlichen Eisenbahn zu Erfurt herausgegebene Geschäftsbericht der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn, deren Verkauf an den Staat bekanntlich inzwischen von der Generalversammlung genehmigt wurde, constatirt, dass die Gesammteinnahmen excl. der Reste des Vorjahres im Vergleiche zum Jahre 1882 ein Mehr von 460 936 *M.* (7,3 pCt.), während die Gesammtausgaben excl. der Reste des Vorjahres, der Tilgung, Verzinsung und der Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds, jedoch incl. der Ausgaben des Reserve- und Erneuerungsfonds gegen das Vorjahr ein Mehr von 179 373 *M.* (5,28 pCt.) ergeben haben. Trotz der Mehrausgabe, welche im Wesentlichen auf die erhöhte Inanspruchnahme des Betriebes zurückzuführen ist, können die Betriebsergebnisse als sehr günstige bezeichnet werden und lassen neben der Zahlung einer Dividende von 5 pCt. auf die Stamm-Prioritätsactien pro 1883 die Ueberweisung eines Betrages von 616 746 *M.* an den Fonds für Dividendenrückstände zu.

Im Personenverkehr hat sich zwar im Vergleich zu den Einnahmen desselben aus dem Vorjahre eine Mindereinnahme von 1 859 *M.* ergeben, allein unter Berücksichtigung der im Jahre 1882 nachträglich vereinnahmten, jedoch aus dem Jahre 1881 stammenden Beträge dürfte das Minus aus diesem Verkehrszweige als ausgeglichen zu betrachten sein, so dass sich die Frequenz des Jahres 1883, mit dem Vorjahre verglichen, im Allgemeinen als eine unveränderte gestaltet hat.

Der Viehverkehr ergab 189 934 *M.* gegen 212 474 *M.* im Jahre 1882, mithin einen Ausfall von 22 540 *M.*, welcher im Wesentlichen in den verminderten Transittransporten von Schlesien nach dem Westen zu suchen ist.

Im Güterverkehr, einschliesslich des Viehverkehrs, dagegen sind die Einnahmen von 4 827 499 *M.* im Jahre 1882 auf 5 217 414 Mark im Jahre 1883, also um 389 915 *M.* (8,08 pCt.) gestiegen.

Die Einnahme aus dem Gesammtgüterverkehr betrug pro Kilometer Bahnlänge 17 344 *M.* (gegen 16 193 *M.* im Vorjahre und 14 606 *M.* in 1881) resp. pro Achskilometer der Güterwagen 9,9 ₰ (gegen 10 ₰ im Vorjahre resp. 9,3 ₰ in 1881).

Ausser entsprechenden, für die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn günstigen Aenderungen in der Verkehrsleitung ist auch eine merkliche Steigerung des Localverkehrs, namentlich in den Transporten von Getreide, Mühlenfabrikaten, Kartoffeln, Spiritus, Stroh, Kohlen, Düngemitteln, Baumaterialien, Langhölzern, Tuch und Wolle zu verzeichnen.

Auch in den „sonstigen Einnahmen“ hat sich ein Mehr von 72 890 *M.* ergeben, welches hauptsächlich durch den Beitrag zu den Kosten des gemeinschaftlichen Betriebes auf den Bahnhöfen Falkenberg und Delitzsch, sowie durch vermehrte Einnahmen aus der Wagenmiethe und Erträge aus Veräusserungen entstanden ist.

Der Abschluss der Betriebsrechnung pro 1883 weist eine Gesammteinnahme — abzüglich des Erneuerungsfonds — nach von 6 775 134 *M.* Die Gesammtausgaben der Betriebsrechnung pro 1883 betragen 3 271 625 *M.*, der Ueberschuss daher 3 503 509 *M.* Hiervon sind verwendet worden: als Rücklage in den Reservefonds pro 1883 35 115 *M.*, in den Erneuerungsfonds 385 575 *M.*, für Zinsen der Prioritätsobligationen pro 1883 incl. des Theilbetrages pro IV. Quartal 1883 der am 1. April 1884 fälligen Coupons der Anleihen I. und II. Emission und Lit. B 1 181 739 *M.*, zur Amortisation der Prioritätsobligationen I. und II. Emission Lit. B und C 212 424 *M.*, in Summa 1 814 853 *M.* Das Betriebsjahr 1883 schliesst mit einem Ueberschuss von 1 688 655,65 *M.*, welcher zur Zahlung einer 5procentigen Dividende auf die Stammprioritätsactien pro 1883 mit 1 012 500 *M.*, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer mit 43 118 *M.*, zur Disposition der Generalversammlung mit 16 292 *M.* und zur Ueberweisung an den Fonds für Dividenden-Rückstände mit 616 745 *M.* Verwendung findet.

Auf die Stammprioritätsactien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn sind bisher folgende Dividenden entfallen:

pro 1872: 1¾ pCt.,	pro 1881: 3½ pCt.,
„ 1879: 3½ „	„ 1882: 5 „
„ 1880: 5 „	„ 1883: 5 „

Der Fonds für Dividenden-Rückstände, welcher ult. 1882 ausweislich des vorjährigen Geschäftsberichts einen Bestand von 8 541,83 *M.* nachwies, ist durch die im Jahre 1883 aufgelaufenen Zinsen auf 10 969,26 *M.* angewachsen. Aus den Ueberschüssen des Jahres 1883 werden diesem Fonds 616 745,04 *M.* überwiesen. Der Bestand stellt sich mithin auf 627 714,30 *M.* Auf diesen Betrag haben die Inhaber der Dividendenscheine zu den Stammprioritätsactien pro 1872 und 1873 mit zusammen $3^1/_{12}$ pCt. oder 624 375 *M.* Anspruch. Es verbleibt mithin dem Fonds für Dividenden-Rückstände ein Bestand von 3 339,30 *M.* Pro 1872 können, da die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn im Jahre 1872 nur sechs Monate lang im Betriebe war — der Betrieb wurde vollständig am 30. Juni 1872 eröffnet —, nur für das Semester 1. Juli/31. December Dividenden mit 2½ pCt. oder 15 *M.* gezahlt werden. Auf den Dividendenschein für dieses Jahr sind nun im Vorjahre 1¾ pCt. oder 10,50 *M.* abschläglich gezahlt, so dass nur noch 4,50 *M.* = ¾ pCt. zu gewähren sind, während der disponible Rest von $2^1/_3$ pCt. = 14 *M.* dem Dividendenscheine pro 1873 zu Gute kommt. Die auf das Jahr 1872 mit ¾ pCt. und auf das Jahr 1883 mit 5 pCt. entfallende Dividende wird gegen Einreichung der Dividendenscheine Serie I No. 2 und bezw. Serie II No. 8 zu den Stammprioritätsactien gezahlt, während die auf die Dividendenscheine pro 1873 entfallende Abschlagszahlung von $2^1/_3$ pCt. gegen Abstempelung der betreffenden Scheine Serie I No. 3 mit 14 *M.* bei den bekannt gegebenen Cassen in Empfang genommen werden kann.

Die Sibirische Bahn.

Man schreibt der „Nat. Zeit.“ aus St. Petersburg vom 10. September:

Die Entscheidung über die Richtung, welche der Sibirischen Bahn gegeben werden soll, steht für Ende September oder Anfangs October in bestimmter Aussicht. Bekanntlich waren die Vorbereitungen für diese grosse Linie schon sehr weit gediehen, als die Ermordung Alexander II. auch diese Angelegenheit in das Stocken brachte. Alexander II. hatte sich für eine südliche Linie entschieden, nach seinem Tode regten sich wieder die Interessen, die für andere Richtungen eintraten und es wird sich jetzt, wenn die definitive Wahl getroffen wird, um drei concurrirende Projecte handeln.

Am wenigsten Aussicht scheint der Plan zu haben, Nischni-Nowgorod zum Ausgangspunkt der Bahn zu machen, dieselbe von dort nach Kasan und von dort nach Katharinenburg zu führen. Zwar haben sich die Vertreter der Kaufmannschaft gelegentlich der letzten Messe in Nischni - Nowgorod mit grosser Mehrheit für diese Linie erklärt; aber den Luxus, eine Linie längs der Wolga zu bauen, kann sich, wie mit Recht hervorgehoben wird, Russland noch nicht gestatten.

Eine zweite Linie, für welche sehr wichtige Gesichtspunkte sprechen und der es auch nicht an Förderung jeder Art fehlt, wäre eine Bahn, die in Rybinsk und Jaroslaw ihren westlichen Anschluss hätte und nach Osten in der Richtung von Perm vorwärtsginge. Eine solche Bahn würde eine grosse Lücke in dem Eisenbahnsystem des Europäischen Russlands schliessen und Sibirien mit den Hauptstädten des Reiches, Petersburg und Moskau, in Verbindung setzen. Für die Aufschliessung Sibiriens würde diese Linie, die dann nach Tobolsk verlängert werden könnte, den Anfang und Anhaltspunkt geben, sie würde die eigentliche „Sibirische Bahn“ sein. Auch was die Rentabilitäts-Verhältnisse betrifft, liegen die Dinge auf dieser Linie keineswegs ungünstig. Nichtsdestoweniger findet diese Linie eine schwer zu besiegende Concurrenz an der südlichen Richtung; dieselbe wird nicht nur von den grossen Interessengruppen des Urals mit Nachdruck vertreten, auch die militärischen Autoritäten erklären sich für dieselbe, da sie darin für die Stärkung Russlands in Mittelasien eine allgemeine Stärkung erblicken. Der Verkehrsminister Generaladjutant Possiet wird, wie mit Bestimmtheit verlautet, eine solche Linie in den demnächstigen Verhandlungen des Reichsrathes über diesen Gegenstand vertreten.

Nach dem von dem Verkehrsminister gebilligten Plan würde die Bahn von Samara nach Ufa und von Ufa, den Ural überschreitend, nach Tschelabinsk gehen. Die Linie zweigt 37 Werst östlich von der Stadt Samara aus der Orenburger Bahn ab und ist bis Ufa 461 Werst lang, die Strecke von Ufa über Slatoust nach Tschelabinsk wird auf 480 Werst angenommen. Landerwerb und Construction sind im Ganzen auf 53½ Millionen Creditrubel taxirt. Diese Bahn wird, wie dem Minister zugegeben werden muss, Aussicht haben einen sehr grossen Verkehr an sich zu ziehen. Sie schliesst nicht nur Gegenden mit grosser Getreideproduction auf, sondern wird auch ein industriell ungemein entwickeltes Gebiet in ihren Rayon ziehen. Der Massentransport der grossen Eisenwerke wird der Bahn gesichert sein und die zahlreichen Werke und Fabriken, die bereits im südlichen Ural bestehen, werden sich zweifellos stark vermehren, wenn die Eisenbahnverbindung hergestellt sein wird. Zur Unterstützung des Vorzuges, welcher diesem Project gegeben werden soll, führt der Verkehrsminister weiter an, dass diese Linie um 303 Werst kürzer ist als die Linie Nischni-Nowgorod-Kasan-Katharinenburg und das Wegfallen der Nothwendigkeit, vier kolossale Brücken zu construiren, schon allein einer Ersparniss von 30 Millionen Rubel gleichkommt.

Ueber die Modalitäten der Ausführung und des Betriebes der Bahn, namentlich ob dieselbe vom Staate oder von Privaten mit Staatsgarantie gebaut und verwaltet werden soll, stehen die Beschlüsse gleichfalls noch aus. Nach den gegenwärtig massgebenden Ansichten wird jedoch voraussichtlich der Staat die Angelegenheit allein in der Hand behalten. Für die Entwickelung des Russischen wirthschaftlichen Lebens wird die Erbauung der Sibirischen Bahn, welche Richtung auch gewählt werden mag, eine sehr grosse Förderung werden. Die Erbauung dieser Bahn wird die Segnungen einer Friedensära auch den widerwilligsten Augen klarstellen.

Libau-Romny-Eisenbahngesellschaft.

Nach der „P. Z.“ sollen in nächster Zeit drei Eisenbahnlinien in die Hände der Regierung übergehen, darunter die Libau-Romnybahn. Bei Uebergabe der Bahn, welche schon Ende September stattfinden soll, erhalten die Actionäre, nach der „P. Z.“, für ihre Actien Staatsobligationen.

Türkische Anschlussbahnen.

Aus Konstantinopel, 5. d. M., wird „der Frankf. Ztg.“ geschrieben: „Am 3. d. M. war der Termin abgelaufen, den die Pforte dem Baron Hirsch für Annahme ihrer Vorschläge zugestanden hatte, und am Tage vor Ablauf der Frist übergab Herr Halin, der Director der Rumelischen Eisenbahn, die Anwort. Im Grossen und Ganzen ist sie so abgefasst, dass ein Zustandekommen des Arrangements möglich erscheint. Baron Hirsch acceptirt den zur conditio sine qua non erhobenen Nationalitäten-Wechsel; demnach würde die Gesellschaft in Zukunft keine Oesterreichische mehr, sondern eine Ottomanische sein. Er nimmt auch andere wichtige Punkte an, wie z. B. die Gewinnvertheilung zum Satze von 45 pCt. für die Pforte und 55 pCt. für ihn, nach Abzug der Betriebsspesen zu 7 000 Frcs. pro Kilometer und pro Jahr gerechnet, obwohl er wegen des letztern Satzes noch einige Bedenken erhebt. Aber die Forderung der Pforte, bis zur Fertigstellung der Bahnen mit einem Viertel an den Bruttoeinnahmen sämmtlicher Linien zu partizipiren, findet er entschieden zu hoch. Ferner besteht er darauf, dass die Dauer der Konzession nicht 38 (wie die Türkische Regierung vorschlägt), sondern 41 Jahre sein müsse, da laut Konvention vom Jahre 1872 dafür 50 Jahre festgesetzt worden seien und dieselben nicht, wie die Pforte irrthümlich meine, vom Tage des Abschlusses des Contractes, sondern vom Tage der Fertigstellung der Bahn an zu berechnen seien. Endlich könne er sich damit nicht einverstanden erklären, dass die Bahnen Türkische Truppen und Beamte quasi gratis und nach Belieben der Pforte zu transportiren hätten. Vertragsmässig müssen die Verhandlungen mit Baron Hirsch oder einem anderen Reflectanten bis 15. October d. J. zum Abschluss gebracht worden sein. Die Pforte wird sich daher über die Einwendungen des Barons nicht sehr lange besinnen können. Nach Wranja sollen übrigens demnächst Türkische Delegirte abgehen, um gemeinsam mit Serbien den Anschlusspunkt für die Salonichibahn genauer festzustellen. Wenn die Centralmächte fortfahren, auf die Pforte in der gedachten Frage eine gelinde Pression auszuüben (indirect haben sie das durch ihre Haltung in der postalischen Frage auch gethan), so würden in einigen Jahren die Anschlussbahnen mit Europa wohl fertig werden.“

Die Tunesische Eisenbahn.

In der Regentschaft Tunis bestehen jetzt folgende Schienenwege:

a) Das Bahnnetz, welches Tunis mit dem Bardo, Marsa und Goletta in Verbindung setzt, und sich aus den Linien Tunis-Goletta, 17½ km lang, Auina-Marsa-Goletta, 15 km lang, und Tunis-Bardo, 6 km lang, zusammensetzt und in Italienischen Händen ist. Nachdem diese von einer Englischen Gesellschaft gebauten und verwalteten Bahnen anfangs so geringe Erträge geliefert hatten, dass sie für eine halbe Million Francs verkäuflich waren, wurden sie spätsr für 2 625 000 Francs verkauft und im Sommer 1880 von der Gesellschaft Rubattino aus politischen Gründen für 4 150 000 Francs erworben mit einer Garantie von 6 pCt. seitens der Italienischen Regierung. Seitdem erfreuen sich diese Bahnen eines ausserordentlich lebhaften Verkehrs, und wenn der Ankaufspreis nicht über alle Gebühr hoch gewesen wäre, würde die Gesellschaft schon jetzt glänzende Geschäfte machen.

b) Die Linie Tunis-Ghardiman, deren westlicher Endpunkt nur 6 km von der Algerischen Grenze und 65 km von Sukarhas, das in Schienenverbindung mit Bône und Konstantine steht, entfernt ist, gehört der Eisenbahngesellschaft „Bône-Guelma et Prolongements“ und ist im Anfange des Jahres 1877 zu bauen begonnen und in einer Länge von 189 km im Jahre 1880 fertig gestellt worden. In neuester Zeit wird eifrig am Ausbau ihrer Verbindung mit Sukarhas gearbeitet. Bis jetzt ist der Verkehr auf derselben ein sehr unbedeutender, doch hat sie dem militärischen Interesse schätzbare Dienste geleistet, und es lässt sich erwarten, dass der Verkehr, sobald die Verbindung mit den Algerischen Bahnen hergestellt sein wird, beträchtlich an Umfang gewinnen wird; einstweilen garantirt die Französische Regierung 6 pCt. Zinsen.

c) Dieselbe Gesellschaft „Bône-Guelma et Prolongements“ hat von Tunis einen Schienenweg nach Hammam el Enf, 18 km lang, gebaut und denselben im Herbst 1883 dem Verkehr übergeben.

Diese Linie ist als der Anfang einer Bahn nach Susa und weiter längs der ganzen Ostküste Tunesiens nach Süden anzusehen, und erst nach ihrer Weiterführung kann eine erhebliche Zunahme des jetzt äusserst unbedeutenden Verkehrs erwartet werden. Einstweilen ist auch ihr Betrieb durch Zinsgarantie seitens der Französischen Regierung gesichert worden.

d) Eine Pferdebahnverbindung zwischen Susa und Kaïruan dient, für jetzt wenigstens, ausschliesslich militärischen Zwecken.

Ausser der im Bau begriffenen Strecke Ghardiman-Sukarhas zum Anschluss an die Algerischen Bahnen wird beabsichtigt, die Linie Tunis-Hammam el Enf längs der Tunesischen Ostküste bis Gabes zu verlängern, und sorgfältige Studien zur Anlegung eines Schienenweges von der kleinen Syrte über Gafsa und Feriana nach Tebessa sind ebenfalls gemacht worden. Während auf dieser Linie der Bau der Strecke Gafsa-Tebessa, welche von letzterem Orte

bis Sukarhas verlängert werden soll, von der Eisenbahngesellschaft „Bône-Guelma et Prolongements“ ausgeführtwerden soll, wird die Strecke von Gafsa nach der kleinen Syrte wahrscheinlich von der genannten Gesellschaft im Verein mit der Englischen Gesellschaft zur Ausbeutung des ursprünglich einem Franzosen von der Tunesischen Regierung concedirten Halfadistricts gebaut und als Küstenpunkt wahrscheinlich nicht Gabes, sondern der kleine Hafenort Schira gewählt werden. (Archiv f. Eisenb.)

Senegalbahn.

Der Bau der Eisenbahn nach dem oberen Senegal, welcher mit vielen Kosten und ungeheuren Anstrengungen unternommen wurde, musste sistirt werden. Die bei dem Bau beschäftigten Marokkanischen Arbeiter und die Seeofficiere der Handelsmarine, welche für den Transport des Materials auf dem Senegalfluss gewonnen waren, werden mit dem Dampfer „Finistère“ nach dem Hauptort der Colonie zurückbefördert. Im Laufe der letzten Session bewilligten die Kammern einige Millionen für die Fortsetzung der Bahnbauten, man musste aber sofort das Project als fehlerhaft erkennen.

Die Pacifischen Eisenbahnen Nordamerikas.

Von Robert von Schlagintweit, dem jüngsten der drei berühmten Brüder, welche sich in den Jahren 1855 bis 1857 zu einer wissenschaftlichen Erforschung Hochasiens und Indiens vereinigt hatten, ist unlängst ein mit Illustrationen reich ausgestattetes, verdienstvolles Werk über die „Santa Fé- und Südpacificbahn in Nordamerika“ — Köln, Verlag von Eduard Heinrich Mayer, 1884 — herausgegeben worden, in welchem interessante Notizen über die grossen Pacifischen Eisenbahnen Nordamerikas und über sonstige Verkehrsverhältnisse des grossen Amerikanischen Westens aus früherer und jetziger Zeit sich vorfinden.

Unter Pacifischen Bahnen verstehen wir jene, von welchen jede einzelne bei der Grossartigkeit ihrer Anlage und bei den ausserordentlichen Schwierigkeiten ihrer Durchführung sich als ein dauerndes Denkmal menschlichen Genies und menschlicher Thatkraft darstellt.

Zur Zeit giebt es in Nordamerika fünf dem öffentlichen Verkehr übergebene grosse Schienenwege, die, quer das weite Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika durchschneidend, den Atlantischen Ocean mit dem Stillen Meere verbinden und denen in einiger Zeit eine sechste Linie hinzutreten wird. Diese Bahnen lassen sich in zwei grosse Gruppen scheiden, nämlich in eine, welche nördlich, und in eine andere, die südlich vom 40. Breitengrade liegt. Hervorzuheben ist, dass bis jetzt nur bei drei Linien, nämlich der Canada-, der Nordpacific- und der Südpacificbahn der endgültige Name feststeht, bei den übrigen jedoch nicht, was seinen Grund hauptsächlich in dem Umstande hat, dass die letzteren Linien nicht, wie die ersteren, einer einzigen Gesellschaft gehören, sondern mehreren.

Die Pacifischen Bahnen umfassen im Einzelnen folgende Linien:

A. Die nördlichen transcontinentalen Hauptwege.

1. Die Canada-Pacificbahn (Canadian Pacific Railway), die nördlichste aller Pacifischen Bahnen; sie durchzieht an keiner Stelle zu den Vereinigten Staaten von Amerika gehöriges Gebiet, sondern führt ausschliesslich durch die Englischen Colonien von Canada. Ihrer Vollendung kann erst nach einer Reihe von Jahren, keineswegs vor 1891, entgegengesehen werden.

Im engeren Sinne beginnt die Canada-Pacificbahn bei Ottawa; sie geht dann, nachdem sie einen Theil der nördlichen Ufer des Oberen Sees befahren, zum Südufer des Winnipeg-Sees, erreicht hierauf, in nahezu genau westlicher Richtung die grossen Ebenen durchziehend, den Fuss der Felsengebirge und geht über dieselben durch den sogenannten Yellowheadpass zum Frazarflusse nach der Pacifischen Küste, wo sie in Port Moody am Golf von Georgia, wenige Kilometer nördlich von der Grenze des Territoriums Washington, ihren Endpunkt findet.

Im weiteren Sinne aufgefasst, wird sie sich an die Intercolonialbahn anschliessen und daher in Halifax beginnen; sie geht durch Neuschottland, Neubraunschweig, Quebec, Ontario, durchschneidet ferner Manitoba und Britisch-Columbia und wird eine Gesammtlänge von 5 900 bis 6 100 km umfassen.

2. Die Nordpacificbahn (Northern Pacific Railroad). Von ihren zwei östlichen Hauptausgangspunkten, nämlich der Hafenstadt Duluth am Westende des Oberen Sees und der Stadt St. Paul in Minnesota, führt sie durch Minnesota, Dacota, Montana, die nördlichen Theile von Idaho und Washington nach der Stadt Portland in Oregon, dem Haupthandelsplatz des ganzen nordwestlichen Pacificgebietes. Von Portland geht in nördlicher Richtung eine Zweiglinie über Kalama nach Tacoma am Pugetsund (Washington Territorium).

Die Nordpacificbahn ist bekanntlich von Henry Villard erbaut und am 8. September 1883 eröffnet worden.

Die Entfernung von Newyork nach Portland in Oregon beträgt rund 5 250 km.

3. Die aus der Union- und Centralpacificbahn bestehende, am 10. Mai 1869 eröffnete Bahn, die auf Jahre hinaus die kürzeste Entfernung zwischen Newyork und San Francisco bilden wird und die man, als die erste von Ocean zu Ocean vollendete Bahn, zur Auszeichnung kurzweg mit dem Namen „die Pacificbahn“ bezeichnet. Sie beginnt bei Omaha am Missouri und führt, wenigstens in ihren östlichen Theilen, im Allgemeinen längs des 41. Breitengrades über Cheyenne in Wyoming, Ogden in Utah und Sacramento in Californien nach San Francisco. Die Entfernung von Newyork nach San Francisco beträgt auf dieser Bahn 5 259 km.

B. Die südlichen transcontinentalen Hauptwege.

1. Die am 17. März 1881 als die zweite Ueberlandbahn dem allgemeinen Verkehr übergebene Santa Fé- und Südpacificbahn, welche, von Kansas City am Missouri beginnend und Kansas, einen Theil von Colorado, ferner Neu-Mexico, Arizona und Californien durchziehend, in San Francisco endet. Die Entfernung dahin von Newyork beträgt 5 937 km. Die Santa Fé-Bahn heisst mit ihrem vollen Namen: Atchison-, Topeka- und Santa Fé-Bahn.

2. Die seit Mitte August 1883 als die vierte Ueberlandbahn vollendete Atlantic- und Pacificbahn, welche, vorläufig unter theilweiser Benutzung der Santa Fé-Bahn, von St. Louis am Mississippi über Albuquerque in Neu-Mexico durch Arizona und Californien führt und bei den sogenannten Needles an einen Zweig der Südpacificbahn schliesst, der nach Mohave sich wendet und dort mit der nach San Francisco führenden Hauptlinie zusammentrifft. Die Atlantic- und Pacificbahn ist als unmittelbarer Verbindungsweg zwischen Newyork und San Francisco noch nicht ganz ausgebaut. Sobald dies geschehen ist, was allerdings noch geraume Zeit in Anspruch nehmen dürfte, wird die gedachte Linie die zweitkürzeste Verbindung von Newyork nach San Francisco bilden und nur 80 bis 110 km länger sein, als die unter A 3. aufgeführte Pacificbahn.

Gegenwärtig beläuft sich die Entfernung von Newyork nach San Francisco über die Atlantic- und Pacificbahn auf 5 560 km.

3. Die seit 12. Januar 1883 als dritte Ueberlandbahn vollendete Südpacificbahn (Southern Pacific Railroad). Es ist dies die südlichste aller Pacifischen Linien, welche von New-Orleans durch Texas über Houston, San Antonio und El Paso meistentheils längs des 32. Breitengrades nach Deming in Neu-Mexico führt, wo sie sich mit der unter B 1 genannten Santa Fé-Bahn vereinigt und von dort über Tucson, Yuma und Mohave nach San Francisco führt. Die Entfernung bis dahin beträgt von Newyork 6 250 km.

Von El Paso zweigt sich die Anfangs Mai dieses Jahres in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnete grosse Eisenbahnlinie über Chihuahua nach Mexico ab.

In administrativer Beziehung bildet die Südpacificbahn einen Theil der unter 3. aufgeführten Centralpacificbahn.

Wie oben erwähnt, wird durch die aus der Union- und Centralpacificbahn zusammengesetzte, unter A 3. bezeichnete Linie zur Zeit die kürzeste und schnellste Verbindung zwischen Newyork und San Francisco vermittelt. Die ungeheure Entfernung zwischen den beiden Oceanen von 5 259 km, welche noch um 400 km die Länge des Eisenbahnweges von Lissabon nach St. Petersburg (4 840 km) übersteigt, wird von dem Schnellzuge gegenwärtig in sechs Tagen und ebensoviel Nächten — genau genommen in sechs Tagen und sechs Stunden — zurückgelegt.

Die Fahrt auf der Santa Fé-Bahn nimmt dagegen 7½ Tage und Nächte bei ununterbrochener Reise in Anspruch. Gleichwohl vertritt von Schlagintweit die Ansicht, dass der Nachtheil der erheblich grösseren Entfernung der Santa Fé- und Südpacificbahn durch gewichtige Vortheile ausgeglichen werde. Namentlich im Winter werde die letztere Bahn stets einen bedeutenden Reiseverkehr zu vermitteln haben; denn die Schneemassen, welche sich in jener Jahreszeit der alten Pacificbahn sehr oft störend in den Weg stellen und in Verbindung mit Schneewehen bedeutende Verspätungen herbeiführen, seien auf der südlichen Linie nur in einzelnen Prairiegegenden zu befürchten und auch dort nur dann, wenn ganz abweichende Witterungsverhältnisse eintreten. Die Santa Fé- und Südpacificbahn hat keine Schneedächer und keine Schneewälle, überhaupt keine Schutzvorrichtungen gegen Schnee, denn auf ihr herrscht auch im Winter auf ausgedehnten Strecken ein äusserst angenehmes, frühlingsartiges Wetter, das freilich im Hochsommer zuweilen in bedeutende Hitze übergeht. Als einen weiteren Vorzug der südlichen Linie rühmt von Schlagintweit, dass die von ihr durchzogenen Landschaften nur hier und da, keineswegs aber, wie auf der alten Pacificbahn, auf weiten Strecken die unwirthlichsten Wüsten darbieten. Dagegen fehlt freilich auf der Südbahn, obschon auch diese auf Hunderte von Kilometern in Höhen von 5 000 bis 6 000 Fuss sich bewegt und einmal sogar 7 688 Fuss erreicht, die

einzig schöne, geradezu wunderbare Fahrt auf der Pacificbahn über die prächtige Sierra Nevada Californiens.

Auf dem neuen südlichen Ueberlandwege nehmen übrigens die alten historischen Stätten ein besonderes Interesse in Anspruch; sie bieten dem Alterthumsforscher und Ethnologen ein unerschöpfliches Feld lohnendster wissenschaftlicher Thätigkeit. In unmittelbarer Nähe der Bahn sind zahlreiche, in Felsen eingegrabene räthselhafte Inschriften anzutreffen, ferner ältere Bauwerke einer früheren Culturepoche und mannigfache Ueberbleibsel und Ruinen dahingeschwundener eigenartiger Culturvölker, wie der Azteken und Tolteken.

Keine der Pacifischen Bahnen hat, im richtigen Sinne des Wortes aufgefasst, ihren Ausgangspunkt in Newyork oder Boston, sondern, abgesehen von der vorstehend unter B 3. aufgeführten Südpacificbahn, im Innern der Vereinigten Staaten, und zwar da, wo der interessante Amerikanische Westen seinen Anfang nimmt. Einer der bedeutendsten Ausgangspunkte dieses Amerikanischen Westens ist Kansas City in Missouri, von Newyork 2 160 km entfernt (d. i. nahezu ebenso weit, wie Köln von St. Petersburg), eine Stadt, welche sich vom Jahre 1852 ab, wo noch keine Spur von einer Ansiedelung vorhanden war, zu einem bedeutenden Orte mit 60 000 Einwohnern aufgeschwungen hat.

Aus Newyork und Umgegend.

Von **Hermann Claudius.***)

XXI.

Die Pferdebahngesellschaft der dritten Avenue hier in Newyork beabsichtigt, ihre Linie künftig statt durch Pferde, mittelst Drahtkabeln zu betreiben. Um das neue, von anderen etwas abweichende System zu erproben, hat die Gesellschaft den Bau einer Versuchsstrecke in Carmansville begonnen.

Zwischen der achten Avenue und dem Northriver liegt, wie ich bereits in einem früheren Artikel erwähnte, ein bedeutender Höhenzug, welcher von der 126. Strasse bis Inwood, demnach etwas über die 190. Strasse hinaus reicht. Je 20 Strassen sammt den betreffenden Häuserfronten messen genau eine Englische Meile, demnach ist dieser Höhenzug $\frac{64}{20} = 3{,}2$ Engl. Meilen lang. Derselbe ist etwa zur Hälfte bebaut, und der grösste Theil jener Ortschaft, von der 135. Strasse ab gegen Norden heisst Carmansville, eine Villenvorstadt. Zwischen der 125. und 135. Strasse liegt, am Anlaufe der Steigung, Manhattanville.

Die Avenues sind auch hier, häufig genug allerdings nur auf der Karte, bis an das Ende von Manhattan-Island „geführt“. Die zehnte Avenue wird z. B. jetzt bei der 135. Strasse erst in den Felsen gesprengt, die neunte gleicht dort einem Felsengebirge.

Um mich vom Stande der Arbeiten an der Seilbahn persönlich zu überzeugen, promenirte ich durch den meiner Wohnung naheliegenden Centralpark und bestieg an der 104. Strasse die 9. Avenue Hochbahn. Nach Passirung der bekannten schwindelnd hohen Curven hinter der 106. Strasse fuhr ich, nun in der achten Avenue, bis zur 155. Strasse, und gelangte alsdann zu Fuss über eine lange Holzbrücke und steile Treppe nach Carmansville hinauf.

Von Manhattan-Island aus ist dieser Zugang der einzig bequeme, im Winter aber bei jedem Wetter, Glatteis ausgenommen, vermuthlich überhaupt alleinige, denn vom Flusse aus kann man, Eises halber, nicht immer zum Orte gelangen. Wie man aber bei Glatteis die Treppe nebst der darauf folgenden Steigung passiren kann — und Glatteis ist hier ebenso häufig, wie gefährlich, das Aufstreuen findet meist nur „im Princip“ statt — wie man also über die Treppe von oder nach Carmansville gelangen kann, ohne Steigeisen an den Füssen zu haben, ist mir ein Räthsel. Die reizenden Villen dürften im Winter grösstentheils leer stehen.

Weiter gegen Norden, bei High-Bridge, schon ausserhalb Carmansville, befindet sich das Hochreservoir der Wasserleitung nebst einem Wasserthurme; markirt ist die 173. Strasse. Bis zu diesem Punkte soll die Drahtseilbahn geführt werden; Carmansville gelangt durch sie endlich zu einer dauernden, guten Verbindung mit der 126. Strasse oder, was gleichbedeutend ist, da man die Kabelbahn in dieser Strasse quer über Manhattan-Island führen will, mit allen Avenues.

An der 155. Strasse, Carmansville, erblickt man, soweit das Auge reicht, sowohl gegen Norden, als auch gegen Süden in der zehnten Avenue emsig beschäftigte Bahnarbeiter. Die Avenue ist sehr breit, und zwei Gleise haben genügenden Platz. Das System ist folgendes. Es wird ein breiter, tiefer Graben ausgehoben, gusseiserne Rahmen, welche je in der Mitte ein grosses, ovales Loch haben, werden rechtwinklig zum Graben eingesetzt und auf diese Rahmen schraubt man die kräftigen gewalzten, eigenthümlich geformten Fahrschienen. Das grosse Loch in der Mitte ist oben aufgeschlitzt, und dicht am Schlitze rechts und links schraubt man gleichfalls dünne Walzschienen parallel mit den Fahrschienen auf. Diese mittleren Schienen lassen eine kleine Spalte frei, durch welche seiner Zeit die Verbindung zwischen Waggon und Kabelhalter (grip) geführt wird. Die gusseisernen Rahmen sind nur wenige Fuss von einander entfernt und werden mit Mauerwerk derart verbunden, dass nunmehr ein kleiner Tunnel entsteht, in welchem das Kabel laufen wird. Jetzt, da der Tunnel oder Canal noch leer ist, kann ein Junge hineinkriechen — ein Erwachsener würde wohl stecken bleiben.

Man beabsichtigt, in der Zeit zwischen 1 und 5 Uhr Morgens Pferde einzuspannen, da es nicht rentiren würde, die Dampfmaschinen so zeitig arbeiten zu lassen. Während dieser Stunden soll der Canal gereinigt werden.

Die 126. Strasse heisst in Manhattanville Lawrence-Street. Ich ging von der 155. Strasse die 10. Avenue entlang bis zur Lawrence-Street und sah, dicht neben einer Brauerei, vier neue Dampfkessel liegen, sowie die Fundirung eines riesigen Gebäudes. Man gab mir die Auskunft, hier errichte man das Maschinenhaus für die Drathseilbahn und jene vier Kessel würden den nöthigen Dampf liefern.

Im December d. J. hofft man die Bahn dem Betriebe übergeben zu können. Die Gleise selbst werden bald fertig sein — wenn nur die Felsensprengungen bei der 135. Strasse nicht zu langsam von Statten gehen!

*) Meine vorige Correspondenz XIX bedarf insofern einer kleinen Berichtigung als der neue pier im Coney-Island, auf welchem sich die elektrische Eisenbahn befindet, gegen Osten liegt, während von diesem nach Westen zu der alte pier mit mehr als tausend Badecabinen gelegen ist.

Miscellen.

Internationale Ausstellung von Erfindungen in London 1885.

Diese unter der directen Protection Ihrer Majestät der Königin und der Präsidentschaft Sr. Königlichen Hoheit des Prinzen von Wales stehende Ausstellung, wird im Monat Mai 1885 eröffnet und umfasst zwei Abtheilungen mit 34 Gruppen und 180 Classen.

Abtheilung I. Maschinen, Geräthschaften, Processe und Producte, die seit 1862 erfunden oder im Gebrauch sind.

Abtheilung II. Instrumente und Geräthschaften, die seit 1800 construirt oder im Gebrauche sind.

Schluss der Anmeldeannahme 1. November 1884

Anmeldeformulare sind durch Brydges & Co. Patent-Anwalte Berlin, Königgrätzerstrasse 107, zu beziehen, und wird jede weitere Auskunft bereitwilligst ertheilt; auch übernimmt die Firma die Vertretung hiesiger Erfinder, Fabrikanten oder Industrieller auf der Ausstellung.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die 16,55 km lange schmalspurige Eisenbahn Radebeul-Radeburg wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen — mit den Stationen resp. Haltestellen Weisses Ross (ab Radebeul 1,62 km), Lössnitzgrund (3,49 km), Dippelsdorf (6,10 km), Moritzburg-Eisenberg (8,58 km), Bärnsdorf (11,57 km), Berbisdorf (13,86 km) und Radeburg (16,55 km) am 16. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Diese Linie wird nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 betrieben werden.

Berlin, den 13. September 1884. (2164)

Die 5,8 km lange Verbindungsbahn Semlin-Belgrad ist — nach einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen — am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Berlin, den 15. September 1884. (2165)

Die geschäftsführende Direction.

Wex.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen und Bodensee-Dampfschifffahrt. Am 15. September cr. wird der zwischen der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien und der unterzeichneten Generaldirection gemeinschaftlich eingerichtete Trajectdienst zwischen Konstanz und Bregenz, durch welchen die Ueberführung von Gütersendungen in Eisenbahnwagen über den Bodensee zwischen Konstanz und Bregenz ohne Umladung ermöglicht wird, eröffnet.

Karlsruhe, den 13. September 1884.
Generaldirection. (2166)

II. Betrieb.

Mit dem 1. October 1884 geht die gesammte Verwaltung und Leitung des Verkehrs auf
„Bahnhof Wittenberge“
auf die Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn über.

Die Abfertigung des Güterverkehrs wird in den Räumen der Güterexpedition und des Güterbodens der Berlin-Hamburger Bahn stattfinden. Die Verladung von Vieh erfolgt ausschliesslich auf der Rampe, welche auf der Magdeburg-Wittenberger Seite belegen ist.

Alle Correspondenzen, betreffend den Verkehr auf Bahnhof Wittenberge, sind vom 1. October 1884 ab an die bezüglichen Dienststellen der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu richten. (2167)

Berlin, den 12. September 1884.
Königliche Direction
der Berlin-Hamburger Eisenbahn.
Magdeburg, den 12. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

III. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Die im Nachtrag V zum 6. Südwestdeutschen Tarifhefte (Main-Neckarbahn, Badischer Verkehr) für Frankfurt Westbahnhof vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 8 (Getreide etc.) finden auch auf den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, Frankfurt Ostbahnhof und Sachsenhausen Anwendung.

Karlsruhe, den 10. September 1884.
Generaldirection (2168)
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 15. d. Mts. treten für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen nach
a) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
b) der Galizischen Carl-Ludwig- und Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn
unter Aufhebung der bisherigen Tarife neue Ausnahmetarife mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbureau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 11. September 1884. (2169)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Ober-Röblingen Querfurt ab treten für den Verkehr zwischen den an dieser Strecke belegenen Stationen **Esperstedt, Kuckenburg, Obhausen, Querfurt, Schraplau und Stedten einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits** directe Sätze in Kraft.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 11. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (2170)

Der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf der Königlichen Militär-Eisenbahn ist neu bearbeitet und tritt vom 1. November d. J. ab in Kraft. Derselbe ist bei den diesseitigen Stationen, sowie der unterzeichneten Abtheilung käuflich zu haben.

Schöneberg, den 12. September 1884.
Betriebs-Abtheilung der Königlichen
Militär-Eisenbahn. (2171 J)

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Mit dem 1./13. September cr. treten für Getreide etc. und Oelsaaten etc. Sendungen in Wagenladungen à 10 000 kg von Stationen der Orel-Witebsk, Graesi-Zarizyn und Koslow-Woronesch-Rostow Bahn nach Königsberg und Pillau neue Specialtarife in Kraft, welche in den Gesammtfrachten den Sätzen des Nachtrages 7 zum Deutsch-Russischen Gütertarif gleichgehalten sind. Tarifexemplare sind demnächst käuflich à 10 ₰ bei den genannten Empfangsstationen zu haben.

Königsberg, den 12. September 1884.
Direction
der Ostpreussischen Südbahn. (2172)

Preussisch-Russischer Eisenbahnverband. Für die Zeit vom 1./13. September cr. bis dahin 1885 gilt ein Ausnahmetarif für Mais von den Stationen Kryschopol bis Schmerinka nach Königsberg zur Weiterbeförderung nach Reval. Tarifexemplare sind bei unseren hiesigen Güterexpeditionen à 10 ₰ zu haben.

Königsberg, 12. September 1884. (2173)
Direction
der Ostpreussischen Südbahn.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer (Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer, Bergisch-Märkisch-Belgischer und Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge) und **Deutsch-Belgischer Güter-Verkehr.** In Folge einer zwischen der Belgischen Staatsbahn und der Grossen Belgischen Centralbahn abgeschlossenen Convention wird mit Gültigkeit vom 1. October d. J. an von den im Verkehr zwischen gewissen Belgischen Gemeinschaftstationen einerseits und einer grösseren Anzahl Deutscher Stationen andererseits bisher gleichzeitig befahrenen beiden Concurrenzrouten je die längere — sei es diejenige der Belgischen Staatsbahn via Bleyberg, Herbesthal oder Venlo-Visé, sei es die Linie der Grossen Belgischen Centralbahn via Aachen-Lanaeken, Dalheim resp. Venlo-Roermonde — vom Transporte ausgeschlossen.

Die Frachtsätze über die längeren Routen treten mit dem genannten Tage ausser Kraft und werden Transporte zwischen den betreffenden Relationen demnächst nur noch über die kürzere Route zu den bisherigen Frachtsätzen abgefertigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güter-Expeditionen, sowie die Tarifbüreaus der Verbands-Verwaltungen.

Köln, den 11. September 1884. (2174)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.)

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer (Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer, Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge), **Deutsch-Belgischer und Bayerisch-Belgischer Güter-Verkehr.** Mit Gültigkeit vom 1. October dieses Jahres wird die Station Antwerpen (Sud) (Quais) in den Verkehr mit der Grossen Belgischen-Centralbahn und zwar mit den über die Routen der Belgischen Staatsbahn via Bleyberg, Herbesthal resp. Venlo-Visé in den vorbezeichneten Verbands-Verkehren z. Zt. bestehenden directen Frachtsätzen aufgenommen werden.

Köln, den 11. September 1884. (2175)
Königliche Eisenbahn-Direction. (linksrh.)

Verkehr zwischen Belgien und Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Die in dem Ausnahmetarife für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren von Belgien nach Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft vom 1. März 1884 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Châtelineau-Châtelet, Couillet, Givet und Vireux der Grossen Belgischen Centralbahn und die in dem Ausnahmetarife für den Transport von Holz von Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Belgien vom 1. October 1882 aufgeführten Frachtsätze für die Stationen Mariembourg, Givet und Vireux der Grossen Belgischen Centralbahn treten am 1. November dieses Jahres ausser Wirksamkeit.

Köln, den 17. September 1884. (2176)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Mit dem heutigen Tage treten im rubr. Verkehre zwischen Station Teutschenthal einerseits und den Stationen Gräfenroda, Suhl, Dietzhausen, Grimmenthal, Themar, Hildburghausen, Eisfeld, Coburg, Oeslau, Sonneberg und Lichtenberg, sowie für die neu eröffnete Saalbahnstation Blankenburg i/Th. andererseits neue bezw. ermässigte Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 10. September 1884. (2177)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den Staatsbahn-Gütertarifen **Frankfurt a/M.-Köln (linksrh.)** und **Frankfurt a/M.-Breslau** vom 1. August bezw. 1. Juni 1883 kommt je der Nachtrag IV zur Ausgabe. Durch dieselben kommen für die Stationen der neu zu eröffnenden Strecke Oberröblingen a./See-Querfurt des Directionsbezirks Frankfurt a/M. Entfernungen bezw. Frachtsätze zur Einführung, welche jedoch erst mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der vorgenannten Strecke, was noch besonders publicirt wird, Geltung erhalten.

Die Tarifnachträge sind durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (2178)

Frankfurt a/M., den 6. September 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

Im **Galizisch-Norddeutschen Verbande** treten am 1. October cr. für den Transport von Möbeln und Möbelbestandtheilen aus gebogenem Holze, zerlegt und zum See-Export bestimmt, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Zahlung der Fracht hierfür folgende Ausnahmesätze von Bielitz-Biala in Kraft: Nach Hamburg 3,60 ℳ, Harburg 3,51 ℳ, Bremen 3,62 ℳ, Bremerhafen und Geestemünde 3,85 ℳ, Stettin 2,88 ℳ, Swinemünde 3,24 ℳ pro 100 kg.

Breslau, den 12. September 1884. (2179)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Im **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbande** gelangen von jetzt ab für die Station Gustavsburg der Hessischen Ludwigsbahn die im Mitteldeutschen Verbande (Heft No. 2) für die Station Castel (Königl. Eisenbahndirection Frankfurt a/M.) vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.
Dresden, den 11. September 1884. (2180)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

Die **Tarifirung von Eis** nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 4 des **Nassau-Badischen Verkehrs** hört mit dem 31. October cr. auf.
Frankfurt a/M., den 10. September 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direction
Frankfurt a/M. (2181)

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Vom 20. September cr. ab treten directe Frachtsätze zwischen Jauer einerseits und Charlottenhof, Kodersdorf und Hähnichen andererseits in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Expeditionen, sowie beim Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsverwaltung hier — Bahnhof Alexanderplatz — zu erfahren ist.
Berlin, den 14. September 1884. (2181a)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. September a. c. tritt an Stelle des ab 1. November 1879 giltigen Ausnahmetarifes für den Transport von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquets im Verkehre ab Stationen der a. p. Kais. Ferd.-Nordbahn und der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach solchen der K. K. pr. Kaiserin Elisabeth-Bahn ein neuer Tarif nach Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in Kraft.
Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.
Wien, den 6. September 1884. (2182)

K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen. Die Einführung des in dieser Zeitung in No. 67 ddo. 27. v. Mts. zum 15. September bzw. 1. November l. J. publicirten **Rheinisch-Westfälisch-Oesterr. Verbandsgüter-Tarifes** Theil II wird unvorhergesehener Hindernisse wegen bis auf weiteres verschoben — der endgiltige Einführungstermin wird rechtzeitig veröffentlicht werden.
Wien, am 11. September 1884. (2183)
Die K. K. Generaldirection.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. Mit 20. September l. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife Theil II Heft 1 (Verkehr mit Oesterreich) dd. 1. September l. J., enthaltend ermässigte Frachtsätze für Getreide; ferner einen Ausnahmetarif für den Transport von Möbeln und Möbelbestandtheilen aus gebogenem Holze; ferner mit Giltigkeit vom 1. October l. J. der Nachtrag XXI zum Deutsch-Ungarischen Verbandtarife, gleichfalls einen Ausnahmetarif für den Transport von Möbeln und Möbelbestandtheilen aus gebogenem Holz enthaltend, in Kraft.
Diese Nachträge sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der privilegirten Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (2184RM)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 20. September a. c. tritt zu dem vom 15. Januar 1883 giltigen Ausnahmetarife für mineralische Kohlen, Coaks und Briquets von den Stationen
„Ostrau und Hruschau"
der a. p. Kaiser Ferdinands - Nordbahn, dann
„Dombrau und Karwin"
der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Mähr. Grenzbahn ein Nachtrag III in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze im Verkehre nach den Stationen Mähr. Schönberg, Petersdorf und Zöptau enthält.
Exemplare desselben können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.
Wien, den 12. September 1884. (2185)

Rumänische Eisenbahnen. Am 15. September l. J. tritt Nachtrag XI zum II. Theil des Local-Gütertarifs in Kraft. (2186)
Bukarest, den 11. September 1884.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. October cr. wird die an der Strecke Magdeburg-Halberstadt zwischen den Stationen Nienhagen und Halberstadt belegene Haltestelle Gross-Quenstedt für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Gepäck und Hunden eröffnet worden.*)
Bis auf Weiteres werden daselbst folgende Personenzüge anhalten:
Richtung Magdeburg-Halberstadt:
Zug No. 82 um 7.13 Vorm., No. 86 um 1.49 Nachm., No. 90 um 8.31.
Richtung Halberstadt-Magdeburg:
Zug No. 451 um 5.44 Vorm., No. 83 um 11.01 Vorm., No. 87 um 6.23.
Magdeburg, den 10. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (2187)

*) Für die Beförderung von Frachtgütern in Wagenladungen wurde diese Haltestelle am 1. d. Mts. eröffnet (cfr. Bekanntmachung in No. 64 S. 846 d. Ztg.).

V. Eisenbahn - Effectenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die am 1. October d. J. fällig werdenden Zinscoupons der von der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Prioritätsobligationen werden vom gedachten Tage an bei den Zahlstellen der Gesellschaft, nämlich:

1. der Betriebscasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,
3. der Braunschweig - Hannov. Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,
5. dem Bankhause Ephraim Meyer & Söhne in Hannover

eingelöst werden.
Braunschweig, 2. September 1884. (2188)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

VI. Submissionen.

Königl. Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Submission auf Lieferung von
a) 3 Stück dreiachsigen Normal-Tender-Locomotiven von 30 t Gewicht,
b) 1 „ zweiachsigen Intercommunicationswagen II./III. Cl.,
c) 4 „ zweiachsigen Intercommunicationswagen III./IV. Cl.,
d) 5 „ zweiachsigen combinirten Post- und Gepäckwagen,
e) 37 „ Normal-Wagenachsen,
f) Zugvorrichtungen für 10 Personen-Wagen,

Montag, den 29. September d. J.,
für die Locomotiven Vormittags 10 Uhr,
für die Wagen Vormittags 10½ Uhr,
für die Achsen Vormittags 11½ Uhr,
für die Zugvorrichtungen Vormittags 12 Uhr,
in unserem Bureau hierselbst, Köthenerstrasse 24.
Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Locomotiven" resp. „Wagen", „Achsen" oder „Zugvorrichtungen" an uns einzureichen.
Bedingungen u. Zeichnungen können während der Geschäftsstunden bei uns eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 3,00 *M.* für ad a resp. ad b bis d — von 1,50 *M.* für ad e — und von 2 *M.* für Bedingungen ad f bezogen werden.
Berlin, 15. September 1884. (2189)
Maschinentechnisches Bureau.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Bereiche des unterzeichneten Eisenbahn - Betriebsamts angesammelten alten Schienen und Metallabgänge im Gesammtgewichte von 136 000 kg sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.
Die Submissionsgrundlagen sind in den Stationsbureaus der Bahnhöfe Falkenburg, Tempelburg, Lubow und Neustettin, auf welchen die Materialien lagern, sowie in dem Bureau des Deutsch. Submissions-Anzeigers in Berlin, Ritterstrasse 5, und der Submissions-Zeitung „Cyclop" daselbst, Friedrichstr. 1, ausgelegt.
Dieselben werden auf Requisition an den Bureau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Goertz hierselbst, gegen Einsendung von 50 ₰ Copialien, und zwar die Kaufbedingungen und die Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien in je zwei Exemplaren jedem Kauflustigen zugesandt.
Der Submissionstermin ist auf
Dienstag, den 7. October 1884,
Vormittag 11 Uhr,
in dem Betriebsamte hierselbst angesetzt.
Stolp, den 11. September 1884. (2190 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Das

Breslauer Handels-Blatt

— begründet im Jahre 1844 —
ist das einzige Specialorgan für die Handelsinteressen in den Provinzen Schlesien und Posen.

Das „Breslauer Handels-Blatt“ erscheint täglich und beträgt der Abonnements-preis in Breslau 2,50 *M.* pro Quartal, mit Abtrag 3,50 *M.* pro Quartal. Auswärts abonnirt man bei allen Postanstalten des Deutschen Reiches und in Oesterreich-Ungarn zum Preise von 3,— *M.* pro Quartal.

In Russland und Polen ist das „Breslauer Handelsblatt“ von der Censur befreit und kann entweder bei den K. Russischen Postanstalten pränumerirt oder zum Preise von 6,50 *M.* pro Quartal direct täglich unter Streifband von der Expedition bezogen werden.

Das „Breslauer Handels-Blatt“ bringt wöchentlich eine allgemeine Verloosungs-liste sämmtlicher ausloosbarer Effecten mit einer Ziehungs- und Restantenliste derselben.

Das „Breslauer Handels-Blatt“ ist das einzige Organ der Provinz, welches hierdurch in der Lage ist, die für den Handel wie für alle Berufszweige ohne Ausnahme so überaus wichtigen, amtlich festgestellten, unbedingt zuverlässigen Ziehungsresultate regelmässig wöchentlich zu bringen.

Inserate finden im „Breslauer Handels-Blatt“ in den grossen Kreisen der Interessenten des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft die richtigste Verbreitung und denkbar günstigsten Erfolg.

Probenummern gratis und franco.

Expedition
des „Breslauer Handels-Blatt“.
Siebenhufenerstr. 2/3,
Filiale Schweidnitzerstr. 16/18.

Für die **Leitung des Locomotivbetriebes** und der Reparatur der Fahrbetriebsmittel auf unseren hierortigen Tramway-Linien engagiren wir einen erfahrenen **Fachmann**, welcher durch seine vorhergegangene Thätigkeit befähigt ist, sowohl den Zugförderungs- als auch den Werkstätten-Dienst selbstständig zu verwalten.

Bewerber um diese Stelle wollen ihre bezügliche Eingabe, aus welcher auch ihre bisherigen Leistungen in diesem Fache, sowie ihre Gehaltsansprüche ersichtlich sind, bis Ende September d. J. an den **Verwaltungsrath der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft in Wien, Fünfhaus, Gürtelstrasse 24 richten.**

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.



Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

Knallsignale (Petarden) in vorschriftsmässiger Ausführung liefern seit Jahren an fast sämmtliche in- und ausländische Eisenbahnen

M. Selig junior & Co.,
Berlin NW., Karlstrasse 20.

A. Warmuth

Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Pumpen

aller Arten,
für häusliche und öffentliche Zwecke, Landwirthschaft, Bauten und Industrie.

Neu: Anwendung der Bower-Barff-Daumesnil-Patent-Inoxydations Verfahren.

Inoxydirte Pumpen sind
vor Rost geschützt.

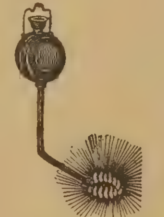
Ausschliessliche Fabrikation inoxydirter Pumpen in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien durch die

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- & Maschinen-Fabrikation W. GARVENS,
Hannover.

Berlin, W., Mauerstrasse 61/62.
Wien, I., Wallfischgasse 11.
Antwerpen, Rue d'Artevelde 17.

Zu beziehen durch alle resp. Maschinen-, Eisenwaaren- etc. Handlungen, technischen u. Wasserleitungs-Geschäfte, Brunnenbau-Unternehmer etc. Man verlange ausdrücklich

Garvens' inoxydirte Pumpen.



Für Eisenbahnen unentbehrlich!

Neue Petroleum-Gas-Fackeln.

Vorzüge: Denkbar einfachste Construction. Absolute Haltbarkeit. Keine Reparatur. Keine Dochte. Keine Hahne. Billigste Unterhaltung.

Höchster, bisher unerreichter **„Lichteffect“!**

W. Hanisch & Cie. Berlin NW., 25 Schiffbauerdamm 25, an der Marschalls-Brücke.



Vorzugspreise.

Den soeben in vollständig neuer Bearbeitung im Verlage des Bibliographischen Instituts erschienenen, bereits vom Kgl. Preussischen Kriegsministerium, vom Generalstabschef rühmlichst empfohlenen

Atlas des Deutschen Reichs von L. Ravenstein

mit 10 Specialkarten im Maassstab 1 : 850,000, drei grossen statistischen Karten der Bevölkerungsdichtigkeit, Gewerbethätigkeiten und Verteilung der Konfessionen, 14 Productionskarten, statistischen Tabellen und

vollständigem Orts- und Namensregister,

das die Auffindung eines jeden der 36,000 Namen im Nu ermöglicht, **liefern wir elegant und in Leinen gebunden**

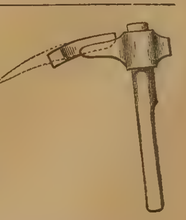
statt für 6 M. für 4 M.

F. Sensenhauser'sche Buchhandlung, Berlin C., Grenadierstr. 33.

Eisenbahn-Universal-Hacke.

Bewährtes Eisenbahngeräth. D. R. P. No. 17850.
Preis des Hackengehäuses aus get. Stahlguss 2,80 *M.*; bei Bestellung von 100 Stück und mehr 2,50 *M.*
Stopfer-Einsatz aus get. Stahlguss 1,0 *M.*
Spitz- oder Breitbacken aus Stahl jede 1,40 *M.* netto, frei ab Varel.

Act.-Ges. für Maschinenbau- und Eisenindustrie zu Varel a/d. Jade,
(Oldenburg).



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. ur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 74. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1) Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2) Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. September 1884.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 20. September 1884.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Zur Eröffnung der Arlbergbahn.

In den Annalen der Eisenbahn-Geschichte Oesterreichs ist der heutige Tag ein hoch bedeutsamer. Mit der feierlichen Eröffnung der Strecke Bludenz-Landeck, des letzten noch fehlenden Zwischengliedes der Arlbergbahn, findet ein technisches Kunstwerk seinen Abschluss, dessen Mittelpunkt die grossartige Durchtunnelung des Arlbergs darstellt, welche ein neues Ruhmesblatt zu den kühnen Oesterreichischen Alpenbahn-Bauten des Semmering und des Brenner gefügt hat.

Dem Transitverkehr von Osten nach Westen eine neue grosse Weltlinie eröffnend, bringt die Arlbergbahn — allerdings in voraussichtlich scharfer Concurrenz mit den Bayerischen Staatsbahnen und der Gottbardbahn — eine der schönsten Provinzen des Oesterreichisch-Ungarischen Kaiserstaates, das romantische Vorarlberg, in directe Eisenbahnverbindung mit dem Mutterland und giebt dem Oesterreichischen Staatsbahn-System, welches mittelst der neuen Bahn die Westgrenze der Oesterreichischen Monarchie erreicht, eine feste Operationsbasis im Tarifwesen, um den Massenverkehr nach dem Westen entscheidend zu beeinflussen.

Bei Gelegenheit der Durchschlagfeier des Arlberg-Tunnels am 19. November v. J. haben wir die Geschichte des Tunnelbaues am Arlberg speciell dargelegt.[1] Wir wollen heute nur einen kurzen Rückblick auf jene höchst interessante und lehrreiche Baugeschichte werfen. Wir erinnern zunächst daran, wie erst nach langen und heftigen Kämpfen in 1877—79, welche in technischen Zeitschriften und Broschüren, in der im Jahre 1879 einberufenen Enquête-Commission und endlich bei der entscheidenden Debatte in der Landesvertretung (Mai 1880) sich abspielten, der Bau der Bahn unter Annahme derjenigen Alternativ-Trace beschlossen wurde, welche den längern, tiefern Tunnel befürwortete. Weiter erinnern wir daran, dass die Staatsregierung die Ausführung der Tunnel-Arbeiten in eine Ost- und eine Westhälfte getheilt hatte und die letztere bei der Submission den Brüdern Lapp zufiel, während jene dem Unternehmer Ceconi zufiel. Im Januar 1881 begann unter der Oberleitung des Oberbauraths Lott (welchem es leider nicht vergönnt war, das Werk vollendet zu sehen) die Bohrung auf der Ostseite mittelst der am Gotthardtunnel bewährten Ferroux'schen Maschine, auf der Westseite mit der Brandt'schen Drehbohrmaschine; schon am 13. November 1883 erfolgte der Durchschlag. Der 10 270 m lange Sohlstollen des Arlbergtunnels wurde somit in 3 Jahren 4 Monaten und 18 Tagen und daher mit einem durchschnittlichen Fortschritt von 8,3 m pro Tag vollendet, während der im Gotthardtunnel 4,6 m pro Tag betrug.[2]

Diese schnelle, alle Erwartungen überflügelnde Ausführung des Riesenwerks steht bis jetzt einzig in seiner Art da.

Ein Hauptantheil an diesem grossen Erfolg wird unbestritten dem neuen Oesterreichischen Tunnelbausystem zugeschrieben, welches den Richtstollen im Gegensatz zu dem Belgischen System in die Sohle des Stollens verlegt. Auch spornten die hohen Prämien, welche der Staat den Unternehmern (800 Gulden pro Tag, um welchen sie den Tunnel früher, als ausgemacht, fertig stellten) und diese wieder ihren Untergebenen in Aussicht gestellt hatten, zu besondern Leistungen an.

Der Tunnel, welcher durchweg ausgemauert und für zwei Gleise[3] angelegt ist, bietet übrigens die höchste Gebirgsüberschienung in Europa. Indem sich in demselben die Steigung der Strecke noch 4 100 m (mit 2 %) fortsetzt, erreicht sie mit 1 360 m ihren Culminationspunkt, um dann bis zum Tunnelausgang bei Langen mit 15 ‰ zu fallen.

Für den Oberbau hat man hier zweckmässiger Weise eiserne Schwellen (System Heindl) ausgewählt. Die Ventilations- und Entwässerungs-Anlagen sind allem Anscheine nach vortrefflich ausgeführt.

Eine Schilderung der Trace der neuen Bahn, welche für den Süddeutschen Getreidehandel eine grosse Umwälzung der Verkehrsrelationen bringen möchte, da der grösste Theil des Ungarischen Getreide-Exportes seinen Weg nach der Schweiz und Frankreich über die neue Route nehmen wird, behalten wir uns für die nächste Nummer vor.

---

[1]) Siehe No. 91 S. 1217; No. 92 S. 1231.

[2]) Die geologischen Verhältnisse lagen übrigens auf den beiden Tunnelseiten sehr verschieden (während Ceconi im Osten fast durchgängig auf günstiges Gestein stiess, hatten die Gebrüder Lapp mit sehr grossen Schwierigkeiten zu kämpfen).

[3]) Die Kosten für die Legung des zweiten Gleises sind kürzlich vom Reichsrath bewilligt worden.

Schriftstellerthum und Eisenbahnwesen.

„Vom Standpunkt der Nationalöconomie betrachtet, gehört der Schriftsteller der Verkehrswelt des Geistes an, welche in organischer Solidarität steht mit derjenigen des wirthschaftlichen Lebens. Der Schriftsteller ist einer der wichtigsten Träger des Gedächtnisses der Menschheit, der da niederschreibt zu dauernder Kenntniss, was sie fühlt und denkt, was sie erlebt und erfährt. Doch nur engen Kreisen würde die geistige Verkehrswelt sich erschliessen können, wenn nicht in der wirthschaftlichen Verkehrswelt bewunderungswürdige Fortschritte gemacht worden wären, vornehmlich durch die Erfindung der Buchdruckerkunst und der Eisenbahnen. Ohne Eisenbahnen keine Tageszeitungen, ja selbst keine Journalliteratur in der heutigen Ausdehnung! Vielfach sind Schriftstellerthum und Eisenbahnwesen auf einander angewiesen bei ihrem Wirken in der Welt des Verkehrs, und der Umstand, dass die Direction der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft dem sechsten Deutschen Schriftstellertag einen Sonderzug von Bodenbach nach Prag zur Verfügung gestellt hat, ist geeignet, das collegialische Verhältniss der beiden bedeutenden Verkehrsfactoren freundlich zu gestalten. Die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft ist eine der grössten und wichtigsten Privatbahngesellschaften Europas; ihr Capital beträgt etwa eine halbe Milliarde Franken; ihre Schienenwege gehen von der Deutsch-Böhmischen Grenze über Wien an die Ungarisch-Rumänische Grenze; sie verbindet Deutschland unmittelbar mit den Ländern der unteren Donau. Wer aus dem Herzen Europas mit ihr in den Orient eilt, wird finden, dass dieser Gesellschaft eine wichtige Culturaufgabe zu Theil geworden, dass sie der Lösung derselben gewachsen gewesen ist, dass sie in der That Europäische Cultur nach dem Osten gebracht und zur Occidentalisirung des näheren Orients wesentlich beigetragen hat. Ohne das Vorbild der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, ohne die unmittelbare Kenntniss von der Wirksamkeit des wohlorganisirten und pflichteifrigen Beamtenheeres derselben würde, um nur Eines zu erwähnen, die Ungarische Staatsregierung wohl schwerlich in der Lage gewesen sein, sich so rasch die Kräfte zu einem eigenen staatlichen Eisenbahnorganismus zu schaffen. So können wir denn mit besonderer collegialischer Hochachtung die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft begrüssen und ihren Leitern zugleich unsern verbindlichen Dank für die liebenswürdige Zuvorkommenheit sagen, welche sie uns gegenüber bethätigt hat".

Unser Mitarbeiter, Herr Paul Dehn, Mitglied des Deutschen Schriftstellerverbandes, hatte die Absicht, diesen Trinkspruch auf dem Bankett des Deutschen Schriftstellertages zu Prag am 10. September auszubringen, was ihm zu seinem Bedauern nicht möglich war, da er in letzter Stunde sich veranlasst sah, den Prager Feierlichkeiten überhaupt fernzubleiben.

Der Oberbau im Arlberg-Tunnel.*)

Binnen Kurzem wird auch das zweite Gleise im Arlberg-Tunnel vollendet und damit eine Arbeit abgeschlossen sein, durch welche der jüngsten Alpenbahn auch für eine Frage von hoher actueller Wichtigkeit eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zugewendet wird. Für die Gleise in diesem Tunnel, der eine Länge von 10 250 m und eine Maximalsteigung von 15 pro Mille besitzt, ist nämlich das gebräuchliche System mit hölzernen Querschwellen verlassen worden und kommen eiserne Querschwellen zur Anwendung. Bei der Wahl des Systems aus der nicht unerheblichen Anzahl derartiger Erfindungen dürfte man eine glückliche Hand bekundet haben; denn das im Arlberg verlegte System Heindl darf gegenwärtig wohl als das relativ beste aller eisernen Oberbausysteme bezeichnet werden.

Der Erfinder hat kürzlich über sein System eine Broschüre**) veröffentlicht, welche von solch allgemeinem Interesse für die Frage des eisernen Oberbaues überhaupt erscheint und gleichsam den Ideengang, welcher ihn zur Construction seines Systems führte. Er weist vor Allem auf die Vorzüge des bestehenden Oberbaues mit hölzernen Querschwellen hin, zu dessen weiterer Umgestaltung eigentlich keine andere Veranlassung vorliege, als jene Schwierigkeit, welche sich für die Erhaltung einer gleichmässig verlässlichen Beschaffenheit des Oberbaues aus der Vergänglichkeit des Holzes ergiebt. Wenn wir also im Stande sind, diesen letzteren Umstand zu beseitigen, so liegt kein Grund vor, die erprobte Gesammtanordnung des Querschwellen-Oberbaues zu verlassen.

Zwei wesentliche Bedingungen seien es, welche bei dem Oberbaue mit eisernen Querschwellen angestrebt werden müssten, nämlich: die Sicherung der ruhigen Lage des Gleises in der Bettung durch Anwendung der Form nach geeigneter Schwellen und die Herstellung einer während der Verwendung der Schwelle dauernd zuverlässigen Schienenbefestigung.

Herr Heindl kommt zu dem Resultate, dass ein der Hilfschen Form ähnliches Querprofil jedenfalls als das vortheilhafteste erscheint und die sich daraus ergebende Gewichtsvergrösserung nicht so bedeutend ist, um als Nachtheil bezeichnet werden zu können. Heindl hat daher für Hauptbahnen eine gerade, kräftige Schwelle von 72 kg Gewicht angenommen, deren Profil einen Flächeninhalt von 36,73 cm² besitzt, und deren Trägheitsmoment im Centimetermasse 311,5 beträgt. Der Wirkungsgrad, oder mit anderen Worten: der Quotient aus Querschnittsmodul durch die Querschnittsfläche ist 1,2, die Länge der Schwelle ist mit 2,4 m angenommen.

Was die schwierige Frage der Befestigung der Schienen auf den eisernen Querschwellen anbelangt, so sieht der Verfasser in der weit grösseren und dauernd gleichmässigen Festigkeit des Schwellenmaterials wesentlich günstigere Vorbedingungen gegeben, als beim Oberbaue mit hölzernen Querschwellen.

Als Grundsätze, welche bei der Anordnung der Befestigung zu befolgen sind, erscheinen: Vermeidung jeder unmittelbaren mechanischen Einwirkung des Schienenfusses auf die Befestigungsmittel an der Aussenseite der Schiene, sowie auf die Schwelle selbst; Herstellung einer innigen, durch kräftigen Druck zu gewinnenden Verbindung zwischen Schienenfuss und Schwelle, um die im verticalen Sinne auftretenden Bewegungen der Schiene zu verhindern und Erhaltung der Schienenlage gegenüber den Einwirkungen der Horizontalkräfte durch Anstreben eines bedeutenden, durch die Befestigungsmittel hervorgerufenen Widerstandes und durch ausreichende Vertheilung des Längenschubs der Schiene auf die Schwellen. Dabei sei aber auch zu beachten, dass gelockerte Theile leicht ausgewechselt, abgenützte Theile leicht ersetzt werden können und die Zahl wie das Gewicht der Befestigungsmittel überhaupt nach Möglichkeit herabgemindert werden.

Mit vollem Rechte betrachtet Herr Heindl die gleichzeitige Inanspruchnahme eines und desselben Constructionstheiles der Befestigung nach Aussen und nach Oben bei den complicirten Angriffen des Schienenfusses als einen Anlass zu Lockerungen; er trennt aus diesem Grunde auch diejenigen Constructionstheile, welche den seitlichen Kräften zu widerstehen haben, von jenen, welche zur Aufnahme der verticalen Kräfte bestimmt sind.

Entsprechend den hier in Kürze wiedergegebenen Principien schaltet Heindl zwischen Schienenfuss und Schwelle einen Unterlagskeil ein, dessen obere Fläche der schiefen Stellung der Schiene entsprechend geneigt ist und der auf einer stärkeren Seite einen Ansatz trägt, gegen welchen der äussere Rand des Schienenfusses stösst. Durch diese Anordnung erscheint sowohl die Einwirkung des Schienenfusses auf jene Constructionstheile, welche den Aussenschub der Schiene aufnehmen, als auch die Abscheerung der Schwelle unter dem Schienenfusse ausgeschlossen. Die Befestigung erfolgt durch Klemmplatten, Fussschrauben und durch Beilagen, welch letztere die beiden Schienenstränge in der richtigen Entfernung zu halten und die seitlichen, sowie die nach der Längenrichtung wirkenden Kräfte auf die Schwellen zu übertragen haben. Die Fussschrauben werden nur auf absolute Festigkeit in Anspruch genommen, um das Anfressen der Bolzen und die Lockerung der von ihnen niedergehaltenen Constructionstheile zu verhindern.

Herr Heindl giebt schliesslich eine tabellarische Uebersicht über die bisherigen Verwendungen seines Oberbausystems, der wir entnehmen, dass dasselbe bisher in Oesterreich und Bayern auf 58,218 km — inclusive beider Gleise im Arlberg-Tunnel — angewendet wurde, und zwar auf Bahnstrecken mit Steigungen von 18, 25 und selbst 41,2 pro Mille (Leoben-Seegraben) und mit Halbmessern von 284 und 150 m. Die Kosten der Materialien pro Kilometer Gleise betragen bei Anwendung der 72 kg schweren Eisenschwellen und der Schienen für Hauptbahnen ersten Ranges etwa 1,5 mal soviel als jene bei Verwendung imprägnirter Eichenquerschwellen mit Unterlagsplatten auf jeder Schwelle, sonach ca. 20 000 fl.

Wir schliessen mit den Worten, mit welchen sich der Professor an der technischen Hochschule in Hannover, Herr Baurath Carl Dolezalek, in einem Vortrage über „Neuere Querschwellen-Oberbausysteme in Eisen" bezüglich des Oberbausystems Heindl's geäussert hat: „Es vereinigt die meisten Vortheile mit Rücksicht auf Schwellenconstruction und Befestigung, entspricht daher den entwickelten Bedingungen in solchem Masse, dass es als ein gutes Oberbausystem bezeichnet werden kann und daher die besondere Beachtung der Eisenbahntechniker verdient".

*) Centralbl. für Eisenb. No. 106.

**) „Der Oberbau mit eisernen Querschwellen" von Franz Heindl, Inspector der K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen. Mit 1 Tafel und 7 Textfiguren. Wien. Spielhagen & Schurich.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Maassregeln gegen die Verbreitung der Cholera. Auf Anordnung der staatlichen Behörde hat — wie die Direction der Gotthardbahn mittheilt — die Desinfection von Gütern und Gepäck in Chiasso und Luino vom 10. d. Mts. ab aufgehört.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5207 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 5247 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Maassregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 5249 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Erklärung des Perfectwerdens eines von der Commission für das Vereins-Wagenregulativ gefassten Declarationsbeschlusses (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 5257 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Eröffnung der Jagd in Frankreich (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 5270 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einleitung des statutenmässigen Abstimmungsverfahrens über einen Declarationsbeschluss der Commission für das Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus Württemberg.

Präsident der Generaldirection v. Böhm †.

Der in Folge eines langwierigen Nierenleidens am 13. September cr. zu Stuttgart verstorbene Präsident der Generaldirection der Württembergischen Staatseisenbahnen, Fr. v. Böhm, war geboren am 10. Februar 1821 in Adelmannsfelden, Oberamt Aalen. Ein Sohn des späteren Königlichen Bauaufsehers in Ellwangen, ergriff derselbe die cameralistische Laufbahn, in welcher er seit 1845 in verschiedenen Stellungen als Cameral-Amtsbuchhalter, Canzleiassistent, Assessor der Königlichen Ablösungs-Vollzugscommission, sowie seit 1854 als Cameralverwalter in Oberndorf und Göppingen Anstellung fand. Mit seiner im Jahre 1860 erfolgten Ernennung zum Finanzrath bei der Eisenbahndirection, trat derselbe in den Dienst der Verkehrsanstalten. Im Jahre 1872 zum Ober-Finanzrath, 1875 zum Director befördert, gehörte er in letzterer Eigenschaft erst der Eisenbahndirection, dann der Eisenbahnbaucommission, dann wieder der Eisenbahndirection an, bis er im März 1881 zum Präsidenten der Generaldirection der Staatseisenbahnen ernannt wurde.

Seine Verdienste um die glänzende Gestaltung des Württembergischen Eisenbahnwesens sichern ihm ein stetes Andenken

Geheimrath v. Dillenius †.

Gleichzeitig wird der Tod des früheren Generaldirectors der Württembergischen Verkehrsanstalten, Geheimraths v. Dillenius, dessen hohe Verdienste um die Entwicklung des Württembergischen Eisenbahnwesens allgemein anerkannt sind, gemeldet. Den Nebenumständen, die mit seinem Tode in Verbindung stehen, kann eine gewisse Tragik nicht abgesprochen werden. Am 15. d. Mts. Vormittags wohnte Dillenius dem Leichenbegängnisse seines Nachfolgers in der Direction der Württembergischen Eisenbahnen, Böhm — nach dem Abgange v. Dillenius' wurde die Verwaltung der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen, die er gemeinsam geführt hatte, getrennt — an. Dillenius fühlte sich körperlich noch ganz wohl, als er nach 3 Uhr mit dem Zuge nach Cannstatt, wo er sich niedergelassen hatte, zurückfuhr. Kaum in seiner Wohnung angelangt, fühlte er ein Unbehagen, dem nach etwa zwei Stunden ein Schlaganfall folgte, der seinem Leben ein Ende machte. Die Theilnahme, die der rasche Hingang des verdienten Mannes hervorgerufen, ist allgemein. Lebhaft bedauert wird er besonders bei allen Beamten des grossen Ressorts, dem er vorstand. Stets ist er vor der Kammer für sie eingetreten, namentlich wenn es sich um die Besserstellung der niederen Post- und Eisenbahnbediensteten handelte. — Es sei noch erwähnt, dass als Nachfolger Böhms in der Generaldirection der Eisenbahnen Director v. Knapp genannt wird.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die elektrische Landes-Industrie-, forst- und cultur-historische Ausstellung in Steyr.

Spät gelangen wir dazu, diese in ihrer Art einzige und höchst interessante Ausstellung und zwar gegenwärtig nur andeutungsweise zu besprechen, um dann auf ihre Details näher zurückzukommen. Das alte, gewerbfleissige Steyr, welches schon in seinen Baulichkeiten den Charakter des Mittelalters in dessen schönstem Sinne der Tüchtigkeit und zähen Ausdauer manifestirt, hat, unterstützt durch den rühmlichst bekannten Werndl, unter der Leitung des Dr. Hochhauser in dieser Ausstellung ein Werk geschaffen, welches von dauernder Wirkung vornehmlich für die Holz- und Eisenindustrie, insbesondere aber für die Anwendung der Elektricität im öffentlichen und privaten Haushalte bleiben wird. Seit den wenigen Monaten, welche uns von der Wiener internationalen elektrischen Ausstellung trennen, ist in Steyr auf diesem Gebiete ein riesiger Fortschritt zu verzeichnen. Es ist die Verwendung der Wasserkraft zur Erzeugung des elektrischen Stromes für das Licht und die Kraftübertragung, welche hier sich dem staunenden Auge darstellt. Es scheint die sprichwörtliche Zeit gekommen zu sein, wo das Wasser brennen wird, um mit demselben nicht nur unsere Wohnungen und Strassen zu beleuchten, sondern es als unversiegbare und umsonst von der Natur geleistete Triebkraft für unsere Maschinen und Motoren zu verwenden. Die durch Wasserkräfte erzeugte Elektricität wird durch die leichte Schmelzbarkeit der Eisenerze der enormen Devastation der Wälder in Folge des Millionenverbrauches von Schwellen für Eisenbahnen ein Ende setzen; ebenso wird die gesundheitsschädliche Wirkung des Gases bei der Beleuchtung und Heizung durch die Anwendung der so verwohlfeilten Elektricität aufhören. Wir können die cultur-historische Ausstellung in Steyr hier nicht besprechen, verweisen jedoch den Forscher und Laien auf die in Steyr aus den Klöstern, Schlössern, Innungen und Gemeinden Oberösterreichs und eines Theiles von Steiermark aufgespeicherten und mit tiefem Verständnisse zusammengestellten Documente aus der ältesten Zeit. Wir erwähnen nur der permanenten Gewerbe-Ausstellung des Steyrer Gewerbevereins, der K. K. vereinigten Fachschule und Versuchsanstalt für Eisen- und Stahlindustrie in Stadt Steyr, um noch in gedrängtester Kürze diese Gesammt-Ausstellung zu skizziren. Es ist vor Allem die auffallende Schönheit des elektrischen Bogenlichtes, welches durch seine zwei besten Systeme (Krizeck und Klostermann) vertreten ist; im Ganzen sind 210 Bogenlampen in Function. Zur Beleuchtung des Hauptausstellungs-Gebäudes werden mehr als 400 Glühlampen verwendet. Der Ausstellungsraum beträgt 65 510 qm, wovon 11 000 qm verbaut sind. Unter den mehr als 4 000 ausgestellten Objecten verdient der Pavillon der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen, insbesondere aber der Apparat für elektrische Beleuchtung, System Sedlaczek-Wikelill, hohe Beachtung, welche den Abendzug von Steyr nach St. Valentin taghell beleuchtet, und ohne bisher je zu versagen, vom Locomotivführer gehandhabt wird; diese bereits im Jahre 1881 versuchsweise angewendete Beleuchtung dürfte nun bald allgemein werden, nachdem sich eben Actiengesellschaften zu deren Ausbeutung bilden. Mögen daher noch die schönen Septembertage in der auch durch ihre landschaftliche Umgebung reizenden Eisenstadt Steyr benutzt werden, um die mit 1. October d. J. geschlossene Ausstellung und dann auf dem Rückwege unser herrliches Wien zu besuchen, wo die internationale Motoren-Ausstellung, welche wir demnächst besprechen, dem Eisenbahn-Fachmann ebenfalls viel des Belehrenden und Anregenden in reicher Fülle bietet.

Erlasse des K. K. Handelsministeriums.

Im Centralblatt für Eisenbahnen wurden in jüngster Zeit mehrere Erlasse und Kundmachungen publicirt: a) betreffend die ungültig gewordenen Certificate anspruchsberechtigter Militär-Aspiranten und zwar nach dem Verzeichnisse des K. K. Reichskriegsministeriums und des K. K. Landesvertheidigungsministeriums (die Erlasse dieses Inhaltes werden wir demnächst besprechen); b) an die Verwaltungen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, Oesterreichischen Nordwestbahn, Buschtêhrader Bahn und Böhmischen Westbahn, betreffend die Einstellung der ärztlichen Revision in den Grenzstationen von Bodenbach-Tetschen bis incl. Passau; c) betreffend das Erscheinen des 64. Heftes der Handausgabe der Oesterreichischen Gesetze, enthaltend Gesetze und Verordnungen über ansteckende Thierkrankheiten etc.; d) an die Südbahn, betreffend die Aenderung des Art. 28 ihrer Statuten; e) an die Czernowitzer Bahn, betreffend die Beförderung feuergefährlicher Gegenstände und die Deckung der auf offener Strecke aussergewöhnlich anhaltenden Züge; f) betreffend die Verwendung von Frachtbriefen im ausländischen Verkehre auch ohne eingedruckten Stempel nach dem 1. Januar 1885.

Regierungsvorlage über Zufahrtsstrassen.

Diesbezüglich wurde dem Böhmischen Landtage eine Vorlage folgenden Inhalts gemacht: Diese Strassen sind entweder als Bezirks- oder als Gemeindestrassen herzustellen und zu erhalten, doch können die betreffenden Bahnverwaltungen zur Beitragsleistung bis zu einem Drittel der Bau- und Erhaltungskosten herangezogen werden. Zum Baue und zur Instandhaltung haben ferner beizutragen bei Bezirksstrassen jene Bezirke, deren Gebiet von der Strasse berührt wird, die betheiligten Städte, die Besitzer von Industrie-Unternehmungen, Bergwerken und Waldungen, welche am Bestande der Bahnstation hervorragendes Interesse besitzen, wenn sie auch ausserhalb des Bezirkes gelegen sind. Bei Gemeindestrassen jene Gemeinden, deren Gebiet von der Zufahrtsstrasse berührt wird, dann die Besitzer von Industrie-Unternehmungen, Bergwerken, Waldungen, welche am Bestande der Bahnstation Interesse haben, wenn sie auch ausserhalb des Gebietes der betreffenden Gemeinde gelegen sind. Ausnahmsweise können auch Nachbarbezirke und Nachbargemeinden zur Concurrenz herangezogen werden.

Herabsetzung der Getreidetarife.

Eine solche wird von mehreren Blättern zur Hebung des Exportes verlangt. Dieser fällt aber nicht der hohen Tarife wegen bisher schwach aus, sondern weil in den Importländern durch bessere Ernten der Bedarf schwächer geworden ist. Die Getreidetarife sind bei einigen unserer Bahnen schon bis auf 0,16 kr. pro Metercentner und Kilometer, also fast nahe dem Selbstkostenpreis gesunken. Dieselben noch weiter bis zu den Sätzen für Steine und Kohlen herabzumindern, verbietet die Rücksicht sowohl auf die Ertragsfähigkeit der Bahnen, als auf das dadurch gefährdete Princip des Werthtarifes, welcher wegen des weit höhern Preises der Cerealien auf bessere Schutzvorkehrungen als beim Transporte von Fossilien verlangt, der sich eben im höheren Satze ausdrückt. Keine unserer Handelskammern hat übrigens trotz ihrer vielseitigen Ansprüche an die Bahnen bisher eine Herabsetzung der Getreidetarife verlangt; Beweis genug, dass dieselben den Fachleuten nicht zu hoch sind.

Frachtenverkehr auf der Arlbergbahn.

Derselbe functionirt regelmässig. Es befahren täglich drei Züge die Strecke, von welchen zwei in Landeck und einer von der Gegenseite abgelassen werden. Erstere verkehren mit einer Geschwindigkeit von 12, letzterer von 15 Kilometern in der Stunde. Die Ladungen bestehen vornehmlich in Vieh, dann in Holz und gemischter Fracht, wogegen Cerealien bisher noch nicht zu verführen waren. Es wurde bereits der erste Militärtransport über die Arlbergbahn geleitet, und zwar eine Abtheilung berittener Landesschützen, welche sammt ihrem Pferdematerial von Vorarlberg nach Innsbruck dirigirt wurden. Gegenwärtig bereist Sectionschef Nagy im Auftrage des Ungarischen Communicationsministeriums die Strecke. Die Vorbereitungen für die feierliche Eröffnung des Personenverkehrs in Gegenwart Sr. Majestät des Kaisers werden fleissig getroffen.

Ermässigte Tarife im Mehlexport.

Im Interesse dieses Exportes hat auf Einladung der Ungarischen Staatsbahnen eine Conferenz der Directoren sämmtlicher Pester Dampfmühlen stattgefunden, bei welchem Anlasse den Mühlen eröffnet wurde, dass es den Ungarischen Staatsbahnen gelungen ist, mit der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen ein Uebereinkommen zu erzielen, wonach beim Export von Ungarischem Getreide und Mahlproducten nach Oesterreich, Böhmen und Bayern ein weit wohlfeilerer Tarif zur Anwendung gelangen wird, als bisher. Ferner wird bezüglich der Relation Pest-Wien, im Falle, dass die Mühlen die benannte Strecke in grösserem Masse als bisher in Anspruch nehmen sollten, gleichfalls eine Herabsetzung des Tarifes in Aussicht gestellt. Diese Tarifermässigungen gelten selbstverständlich auch für die Provinzmühlen, die auch erreichen werden, dass die Differenz zwischen den Tarifen im gebrochenen Verkehr (Budapest) und den directen Tarifen wesentlich herabgemindert wird. Die zu erwartenden Ermässigungen in den oben erwähnten Relationen werden — wie „Nemzet“ berichtet — wohl nicht so bedeutend sein, wie solche im Schweizer Verkehr mit Eröffnung der Arlbergbahn ins Leben treten werden, dürften jedoch pro Waggon 10 bis 15 fl. betragen, was die Hebung unseres Exportes wohl einigermassen fördern dürfte.

Localbahn Wels-Efferding-Aschach.

Die Gemeindevertretung der Stadt Wels hat dem Handelsministerium ein generelles Project für eine von der Wels-Passauer Linie der Kaiserin Elisabethbahn abzweigende, nach Aschach an der Donau führende Localbahn vorgelegt. Dieses vom technischen Standpunkte im Allgemeinen als zur Ausführung geeignet befundene Project wurde von der genannten Centralstelle der Statthalterei Linz mit der Aufforderung übermittelt, bezüglich desselben die Tracenrevision einzuleiten und bei dieser Amtshandlung auch das Ergebniss der bereits durchgeführten Tracenrevision über die Localbahn-Projecte Linz-Efferding-Aschach und Linz-Neufelden-Aigen in Betracht zu ziehen. Die projectirte Bahn soll von der Haltstelle Haiding der Wels-Passauer Linie der Kaiserin Elisabethbahn abzweigen, in nördlicher Richtung des Jubaches nach Efferding führen und vor Aschach an der Donau enden. Stationen sind für Finkelhain, Efferding und Aschach in Aussicht genommen. Die Maximalneigung der projectirten 21,3 km langen Bahn beträgt 11 per Mille, der in Anwendung kommende kleinste Radius 200 m. Die effectiven Herstellungskosten mit Inbegriff des rollenden Materials sind mit 7 628 681 fl., das ist pro Kilometer mit 29 515 fl. beziffert.

Die Staatseisenbahn-Gesellschaft und die Serbischen Bahnen.

Der Vertrag, welchen die Staatseisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1882 mit der Ungarischen Regierung abschloss — schreibt die „N. Fr. Presse“ — enthält eine wichtige Bestimmung über das Verhältniss der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Ungarischen Staatsbahnen gegenüber dem Verkehre mit den Orientbahnen, das ist den Serbisch-Bulgarisch-Türkischen Anschlüssen an das Oesterr.-Ungar. Eisenbahnnetz. Die Eventualität der Orientanschlüsse zählte zu den verschiedenen schwierigen Fragen, welche erst nach langwierigen Verhandlungen gelöst wurden. Ursprünglich hatte die Staatseisenbahn-Gesellschaft selbst die ernste Absicht, die Orientbahnen zu bauen, um sich den Verkehr derselben, sei es durch einen directen Anschluss, sei es durch eine Verbindung mit den Rumänischen Bahnen, zu sichern. Als die Ungarische Regierung in die Vertragsverhandlungen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft eintrat, waren seitens der letzteren sogar ziemlich weitgehende Vorbereitungen für die Realisirung des Rumänisch-Bulgarischen Eisenbahnprojectes getroffen. Gegenüber dem schon damals gehegten Plane der Ungarischen Regierung, eine Eisenbahn von Pest nach Semlin zu bauen und von da den Anschluss an die Orientbahnen zu bewerkstelligen, spielte das Project der Staatseisenbahn-Gesellschaft eine sehr wichtige Rolle. Die Verhandlungen führten nun zu dem Resultate, dass die Staatseisenbahn-Gesellschaft auf ihr Project, sowie überhaupt auf die Herstellung einer directen Verbindung zwischen den Ungarischen Linien der Gesellschaft und den Orientbahnen Verzicht leistete, dagegen die Theilung des über Pest hinausgehenden Orientverkehrs zugesichert erhielt. Dies bestimmt der Artikel 6 des Uebereinkommens vom 8. Juni 1882, welcher folgendermassen lautet: „Die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft verzichtet darauf, zu ihren Ungarischen Linien — im Interesse der Vermittlung des Orientalischen Verkehrs — unmittelbar, z. B. bei Bazias oder aber durch Vermittlung des Rumänischen Bahnnetzes einen besonderen Anschluss zu bewerkstelligen oder durch die mit ihr in Verbindung stehenden Geldinstitute einen solchen Anschluss bewerkstelligen zu lassen; für den Fall aber, als trotzdem ein solcher Anschluss zu Stande käme, verpflichtet sich die Gesellschaft, den im Wege dieses Anschlusses erzielten Verkehr in Temesvar nach den für die Verkehrstheilung dort massgebenden Principien mit den Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zu theilen, vorausgesetzt, dass derselbe nicht bereits in irgend einer Vorstation unter die beiden Bahnnetze getheilt worden ist. Die Ungarische Regierung versichert die Gesellschaft, dass sie den in Semlin auf die Pest-Semliner Linie kommenden und über Pest hinaus bestimmten Verkehr nach den in Pest massgebenden Principien mit der Gesellschaft theilen wird.“ Mit der Eröffnung der Eisenbahn Belgrad-Nisch erlangt dieser Artikel actuelle Bedeutung. Zur vollen Wirksamkeit wird die Bestimmung des Artikels 6 natürlich erst dann gelangen, wenn die ganze Serbisch-Bulgarisch-Türkische Eisenbahnverbindung einerseits mit Constantinopel, andererseits mit Salonichi hergestellt sein wird.

K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Im Französisch-Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personenverkehre wird mit 21. d. Mts., als dem Tage der Eröffnung der Arlbergbahn, ein neuer, die Route via dieser Bahn betreffender Tarif eingeführt, vermöge dessen directe Billets im Verkehre mit Paris ausgegeben werden. Dieselben berechtigen in der Strecke Feldkirch-Basel zur beliebigen Benutzung der Routen: via Buchs-Zürich oder St. Margarethen-Zürich oder via St. Margarethen-Constanz oder via Bregenz-Bodensee-Constanz; ferner ab Basel zur beliebigen Benutzung der Routen via Delle oder via Mühlhausen-Altmünsterol nach Belfort.

Weiter gelangen durch diesen Tarif bedeutend ermässigte, für alle Züge giltige Tour- und Retourbillets zur Einführung, deren Preise und Giltigkeitsdauer folgende sind:

	Cl.	Frcs.	Cl.	Frcs.	giltig Tage
Wien-Paris und retour	I.	260,90,	II.	201,45	16
Linz-Paris und retour	I.	228,00,	II.	174,85	14
Salzburg-Paris und retour . . .	I.	206,30,	II.	157,15	13
Innsbruck-Paris und retour . .	I.	170,10,	II.	129,15	10

Oesterreichisch-Schweizerischer Personenverkehr via Arlberg.

Für den Oesterreichisch-Schweizerischen Personenverkehr via Arlberg gelangt mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der Arlbergbahn ein Tarif zur Einführung, wonach die Fahrpreise sich etwas billiger stellen, als die gegenwärtig via Bayern nach Schweizerischen Stationen geltenden; so kostet beispielsweise eine Fahrt mit Schnellzug von Wien nach Zürich oder zurück in der I. Classe 81,80 Frcs., II. Classe 62,35 Frcs., d. i. weniger um resp. 8,30, 4,65 Frcs.

Nebstdem gelangen mit der Inkrafttretung dieses Tarifes Tour- und Retourkarten mit 10tägiger Giltigkeitsdauer zur Ausgabe, welche z. B. in der vorgenannten Relation für die I. Classe 133,80 Frcs., II. Classe 95,30 Frcs. kosten. Freigepäck wird in diesem directen Verkehre nicht bewilligt.

Mit Wirksamkeit vom Tage der Eröffnung der Arlbergbahn tritt ein Nachtrag V zu dem allgemeinen Personentarife vom 1. Juni 1882 in Kraft, womit die auf den K. K. Staatsbahnen bestehenden Fahrpreise und Tarifbestimmungen für den Personenverkehr auch auf der Arlbergbahn eingeführt werden.

Eiserner Oberbau.

Bekanntlich hat der Reichsrath für die Arlbergbahn einen Nachtragscredit bewilligt, welcher auch zur Deckung der Kosten für die Legung eines zweiten Gleises im Arlbergtunnel bestimmt ist. Die Generaldirection der Staatsbahn hat nunmehr die Be-

stellungen für das doppelte Gleis, welches auf eisernem Oberbau (System Heindl) ruht, gemacht und ist die Lieferung der erforderlichen 7200 Metercentner eiserner Schwellen der Alpinen Montangesellschaft und jene des Kleinmateriales der Ternitzer und Zöptauer Gewerkschaft zugewiesen worden. Wie bereits berichtet wurde, hat die Bayerische Regierung einen solchen eisernen Oberbau auf einer 30 km langen Strecke in Anwendung gebracht, und es übertreffen die damit erzielten Resultate alle gehegten Erwartungen.

Bösenbericht und Coursnotiz.

Die fortdauernden Mindereinnahmen der grösseren Bahnen führte wieder zu einer Depression der Course, welche aber bei der für Bahnwerthe im Ganzen noch immer günstigeren Stimmung nicht bedeutend war. Zum Schlusse der Woche notiren Carl-Ludwigbahn 268, Nordwestbahn 175,25 und Staatsbahn 302,30; das Grassiren der Cholera in Italien drückte Südbahn auf 147,75. Speculationskäufe kamen in Nordbahn (2360) und Franz-Josefbahn (207) vor. Ein Steigen der Bahneffecten scheint übrigens bevorzustehen.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXII.

An der Batterie liegt der bekannte „Castel-Garden", ein grosses Holzgebäude, in welchem die Zwischendecks-Passagiere ohne jede Ausnahme gelandet werden, sofern sie die Schiffe verlassen dürfen. Die Oceandampfer legen an ihren piers an, und kleinere Dampfer bringen jeden Zwischendecks-Passagier, (auch Amerikanische Bürger, welche eine Reise in's Ausland machten), nach Castle-Garden, wenn man sie nicht als „paupers" betrachtet, und ihnen das Verlassen ihres Schiffes untersagt. Die betreffende Dampferlinie muss in diesem Falle die Aermsten wieder zurückbefördern. Kommen die Zwischendecks-Passagiere mit ihrem Gepäck in Castle-Garden an, so werden sie „sortirt" u. s. w. Das Herz blutet mir immer, wenn ich dort vorbeigehe.

Die Kajütenpassagiere landete man bisher an den piers der einzelnen Linien, jene der Hamburger, Bremer, Belgischen und Holländischen in Hoboken und Jersey-City, jene der anderen Linien meist in Newyork, North-River.

Peinlich ist die Zollvisitation. Nachdem ich 1880 bereits unten in der Bay schriftlich, an Eidesstatt, hatte erklären müssen, nichts Zollbares unter meinen Effecten zu haben, wurde am pier Nr. 46, wo ich auf dem guten Schiffe der Anchorline „Elysia" als Kajütenpassagier ankam, mein und meiner Gattin Gepäck auf das Gründlichste untersucht. Natürlich fand man nichts, weil nichts „Mauthbares" da war.

Findet man nun Zollbares, so wird man einfach arretirt und meist auf längere Zeit eingesperrt. Das Justizverfahren ist kurz und bündig. Ueber die Corruption einzelner Zollbeamten will ich kein Wort verlieren.

Diese Art von Landung hörte gestern zum grössten Theile auf. Nicht weit von Castle-Garden, ebenfalls an der Batterie, dicht neben der Hochbahnstation, wurde eines der wenigen hier vorhandenen soliden Steinhäuser nebst eisernem Schuppen errichtet, die „Barge-Office", und hier werden seit dem 27. August sämmtliche Kajütenpassagiere jener Schiffe gelandet, welche ihre piers auf Manhattan-Island oder in Brooklyn haben. Die Deutschen, Holländischen und Belgischen Dampfer der regulären Linien werden also noch nicht betroffen — später vielleicht auch.

Draussen, bei der Quarantaine in der unteren Bay, das ist bei Sandy-Hook, müssen die in der Kajüte reisenden kleine Dampfer besteigen, und werden mit ihrem Gepäck nach der Barge-Office gebracht.

Dieses mag im Sommer angehen — jedoch im Winter, wenn selbst die stärksten Ferryboote nicht selten mit zerbrochenen Schaufeln in Gefahr sind, durch die Ebbe hinaus in die hohe See getrieben zu werden, wenn selbst Oceandampfer Mühe haben, sich einen Weg durch die riesigen Eistafeln zu bahnen, wird man wohl anders verfahren müssen.

Die Kajütenpassagiere des Französischen Dampfers „St. Laurent" haben die neuen Räume eingeweiht.

Ich ging gestern auf meinem Wege zum eisernen pier No. 1 an der Barge-Office vorüber, konnte aber, ausser offenen Thüren, nichts besonderes bemerken. Einige Stunden später brachte man die Passagiere des „St. Laurent" — die Confusion soll gross gewesen sein.

Um 10 Uhr stiess der „Pegasus", ein der „Iron Steamboat Company" gehöriger Dampfer, vom pier Nr. 1 ab, und meine Wenigkeit befand sich unter den zahlreichen Ausflüglern. Unser Ziel war Long-Branch, jenes Seebad, welches einen traurigen Weltruf dadurch erlangte, dass Präsident Garfield dort starb; denn Elberon gehört zu Long-Branch, wie Carmansville zu Newyork.

Zwei grosse Oceandampfer fuhren gleichzeitig mit uns die Bay hinab: die „Servia" von Liverpool und die „Werra" von Bremen.

Es war ein prächtiger Tag und die Bay strahlte im herrlichsten Sonnenglanze. Hinter dem Fort Hamilton (wo jetzt die berühmte pneumatische Dynamitkanone auf das Wasser hinausragt), wurde der Gang des Schiffes unruhiger; die beiden Europäischen Dampfer fuhren weit nach rechts und bogen bei Sandy-Hook im spitzen Winkel nach links um, dem einzigen vorhandenen, für grosse Dampfer überhaupt nur bei Fluth passirbaren Canale folgend. Die Schiffe müssen dicht an den Geschützen des Fort Sandy-Hook vorüber — sehr weise.

Unser „Pegasus", welcher stets fast gleiches Tempo mit den beiden grossen Schiffen gehalten hatte, fuhr quer über die Barre hinweg, und kreuzte den Cours der „Servia" auf mehr als eine Englische Meile Entfernung.

So interessant dieses Alles war, es wurde dennoch nach und nach still um mich herum. Eine Lady um die andere verschwand plötzlich, und es war nicht zu leugnen, auch das starke Geschlecht litt zum Theile an der Seekrankheit. Es war wie ein Traum bei im vollen Sinne des Wortes spiegelglatter See, welche aber selbstverständlich pulsirte, arbeitete das Schiff doch genügend, um eine ganz gehörige Epidemie hervorzurufen. Ich hatte zum Glücke nicht die geringste Anwandlung.

Man fährt nun ziemlich genau nach Süden, entlang einer Landzunge, welche Sandy-Hook genannt wird. Bis fast an die nördliche Spitze derselben, welche Coney-Island gegenüber liegt, läuft eine Eisenbahn, „Long-Branch and Seashore Railroad." Weiter gegen Süden erblickt man prächtiges Hügelland, die Navesink-Highlands. Seitwärts unserer Courslinie, auf hoher See, nicht weit von Long-Branch, sahen wir zahllose Fischerboote und zwei ruhig liegende Dampfer, zweifellos jene, welche täglich im Sommer mit „amateurs" hinaus auf die „fishing-banks" fahren.

Es ist erstaunlich, wie die Verkehrsanstalten hier aber auch jede Gelegenheit benutzen, um Geld zu verdienen. Diese beiden Dampfer fahren während der guten Jahreszeit Tag für Tag auf die Bänke, und die Person zahlt 60—75 Cents. Dafür kann man den ganzen Tag angeln.

Nach einer Fahrt von 2 Stunden 15 Minuten legten wir am einzigen in Long-Branch vorhandenen eisernen pier an. Derselbe ist ähnlich construirt, wie jene in Coney-Island, wird aber fast jeden Winter völlig zerstört, weil der Wellenschlag hier viel bedeutender ist, als dort. Allerdings leiden die piers auf Coney-Island auch zuweilen Havarie.

Ich war nicht auf Helgoland, kenne es aber etwas durch Beschreibungen. Augenzeugen erzählten mir von der „Lästerallee". Long-Branch hat gleichfalls seine Lästerallee. Mir keiner Seekrankheit bewusst, durchschritt ich sie stolz und eilte vorerst zum Strande hinab, ein Seebad zu nehmen. Wenige badeten, und der boy, welcher die Badekleider herausgiebt, zögerte mir gegenüber damit, indem er sagte: „The water is too high, you could be drowned." Es war Fluth, kräftiger Wellenschlag, das Ufer ist sehr steil — ich riskirte es aber doch, und ertrank nicht, wie bereits so Mancher, auch in dieser Saison.

Nach einem Imbiss sah ich mir den berühmten Curort etwas an; es herrscht hier viel weniger Leben, wie in Coney-Island, und man merkt, dass hier nur Leute wohnen, welche wahrhaft „Natur geniessen" wollen. Ich ging bis „West-End", Elberon liegt noch weiter südlich.

Die „Newyork and Long-Branch-Railroad" wird von der Pennsylvania-Bahn betrieben; drei Stationen hat diese Bahn an ihrer Hauptlinie in Long-Branch: Elberon, West-End und Long-Branch.

Der Hauptzweck meines Ausfluges galt der Fahrt auf dieser Bahn. Es ist eine sehr interessante Strecke, nicht wegen besonderer Naturwunder oder Kunstbauten — nein, nur wegen der vielen Ueberbrückungen von Meeresarmen.

Ich fuhr auf dieser Bahn von West-End gegen Newyork ab, und bereits nach kurzer Fahrt eilt der Zug über einige Arme der „Pleasure-Bay". Es folgen noch einige Brücken über Meeresbuchten, bis man bei der Station „Red Bank" auf einer hohen und langen Brücke über den Navesink-River fährt. Bis South-Amboy sieht man nichts bemerkenswerthes, hier befindet sich jedoch ein langer Viaduct über den Raritan-River, welcher an dieser Stelle in die Raritan-Bay mündet. Dieser Viaduct ist theilweise aus Eisen construirt — alle übrigen Brücken sind, soviel ich wenigstens vom Zuge herab gesehen habe, aus Holz gebaut. Gegenüber von South-Amboy liegt Perth-Amboy, ein wichtiger Hafen für die Küstenschifffahrt. Hinter Perth-Amboy, bei Woodbridge, befinden sich mehrere Fabriken für feuerfeste Ziegel.

Nicht weit von Woodbridge mündet die Bahn, auf welcher wir von Long-Branch kamen, in die Pennsylvania-Bahn, einige Tausend Fuss von der Vereinigungsstelle, „Perth-Amboy-Junction", befindet sich der Bahnhof von Rahway.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zwischen der Station Wünschendorf und der Haltestelle Seelingstädt ist — nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen — für den Personen- und Güterverkehr die neue Haltestelle Gauern eröffnet worden.

Berlin, den 19. September 1884. (2191)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

II. Güterverkehr.

Mit dem 1. November ds. Js. scheidet die Station Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn aus den Gütertarifen des **Deutsch-Italienischen Verkehrs via Gotthard** aus. Abfertigungen von und nach Hamburg können von diesem Zeitpunkte ab nur von und nach Hamburg, Station der Königlichen Eisenbahn-Direction Hannover stattfinden.

Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,
als geschäftsführende Verwaltung
für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr
via Gotthard. (2192)

Galizisch-Belgischer Getreide- und Holzverkehr. In Folge Kündigung Seitens der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen, treten die vom 20. April d. J. ab giltigen Tarife für die oben bezeichneten Verkehre am 1. November d. J. ausser Kraft.

Köln, den 18. September 1884. (2193)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. erfahren die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. Febr. d. J. und des dazu erschienenen Nachtrages I folgende Aenderung:

Seite 35 des Tarifs wird der Frachtsatz des Schnittpunktes III für Osterfeld von 1,22 auf 1,46 und Seite 5 des Nachtrags II vom 1. September d. J. derjenige für Osterfeld-Eger transit von 1,24 auf 1,48 und für Osterfeld-Franzensbad transit von 1,22 auf 1,46 ℳ pro 100 kg erhöht. Ferner erhöhen sich die im genannten Nachtrag I enthaltenen sämmtlichen Frachtsätze nach Simbach transit um 1 ₰ pro 100 kg. Die Zeche Helene I wird von der Station Altenessen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) bedient; es ist daher Seite 9 des Tarifs vom 1. Februar d. J. bei dieser Zeche die Kartirungs- und Tarifstation „Essen (Caternberg) E" mit der Anschlussfracht von 1.90 ℳ zu streichen und an deren Stelle „Altenessen K. r. — Altenessen K. r." mit einer Anschlussfracht von 1,50 ℳ einzutragen. Ferner bleiben nachzutragen:

Seite 34 des Haupttarifs hinter Alsdorf „Altenessen K. r." mit den Frachtsätzen des Schnittpunktes I von 0,79, II 0,96, III 1,43, IV 1,47, V 1,81 und Seite 3 des Nachtrags II hinter Alsdorf „Altenessen K. r." mit den Frachtsätzen für Eger transit 1,45, Franzensbad transit 1,43, Furth i/W. transit 1,57, Kufstein transit 1,82, Passau transit 1,70, Salzburg transit 1,94 und Simbach transit 1,78 pro 100 kg.

Es wird noch mitgetheilt, dass auf Seite 5 und 37 des obengenannten Tarifs und auf Seite 6 des Nachtrags II bei Zeche Alstaden I die Kartirungsstation „Oberhausen (K. M.) K. r." gestrichen worden ist.

Köln, den 20. September 1884. (2194)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische),
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Rheinisch-Niederdeutschen, Niederdeutschen, Westdeutschen, Norddeutsch-Sächsischen, Hannover-Bayerischen, Berlin-Anhalt-, Berlin-Hamburger etc., Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen und Berlin-Schleswig-Holsteinischen Verbands-Güterverkehre** tritt am 1. November cr. eine Aenderung in der Transportleitung dergestalt ein, dass derjenige Verkehr nach und von Schleswig-Holsteinischen Stationen, welcher bisher via Lübeck-Eutin bezw. Oldesloe dirigirt ist, ausschliesslich via Bergedorf resp. Harburg-Hamburg-Elmshorn Beförderung findet.

Ferner wird vom 1. November cr. ab im Rheinisch-Niederdeutschen, Niederdeutschen und Westdeutschen Verbande der via Buchholz-Lüneburg-Lauenburg sich bewegende Verkehr mit Lübeck und den über Lübeck hinausgelegenen resp. rechtselbeschen Stationen ausschliesslich via Hamburg instradirt.

Dementsprechend werden vom 1. November cr. ab die Sendungen qu. mit der Routenvorschrift via Lübeck-Eutin bezw. Oldesloe u. v. v. resp. via Buchholz-Lüneburg-Lauenburg u. v. v. nicht mehr direct, sondern indirect abgefertigt werden.

Berlin, den 16. September 1884. (2195)
Königliche Direction
der Berlin-Hamburger Eisenbahn.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

In Folge der am 15. October d. J. stattfindenden Eröffnung des neuen und gleichzeitigen Schliessung des alten Bahnhofs der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn in Mainz wird die Schienenverbindung zwischen dem Taunusbahnhof (Eisenbahn-Directionsbezirk Frankfurt a/M.) und dem Hessischen Bahnhofe in Mainz aufgehoben.

Es treten deshalb die im Verkehre zwischen Stationen der Westerwaldbahn (Strecke Sayn - Siershahn - Altenkirchen bezw. Niedererbach-Limburg) einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** über die Route Wiesbaden-Castel-Mainz berechneten Tarife für die Beförderung von Gütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren mit dem 1. November d. J. ausser Kraft.

Mit dem gleichen Tage werden in den bezeichneten Verkehren für die bezüglichen Relationen anderweite erhöhte Tarifkilometer bezw. Frachtsätze zur Einführung kommen. Bezügliche Tarifnachträge werden in der ersten Hälfte des Monats October ausgegeben werden.

Bis dahin ertheilt das hiesige Tarifbureau über die demnächstigen höheren Frachtsätze Auskunft.

Köln, den 12. September 1884. (2196)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Am 15. September 1884 tritt zu Theil II des **Sächsich-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifs** der Nachtrag III in Kraft, welcher neue Frachtsätze für Obsttransporte enthält. Derselbe ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 15. September 1884. (2197)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Mit Giltigkeit vom 1. October d. J. ab gelangt der Nachtrag IV zum Kilometerzeiger der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen vom 15. October 1880 zur Ausgabe, welcher durch sämmtliche Güterexpeditionen bezogen werden kann. Derselbe enthält anderweite Festsetzungen der Entfernungen für die Verkehrsstellen der Linie Mehltheuer-Weida sowie Entfernungen für die neuen Verkehrsstellen Gauern (Linie Verdau-Weida) und Klotzsche (Linie Dresden-Görlitz). Ferner sind neue Entfernungen für die Stationen Gera, Ronneburg, Schmölln i/S.-A. und Zeitz, sowie theilweise Aenderungen in den Entfernungsangaben für Feilitzsch, Gutenfürst, Hof, Jocketa, Mehltheuer, Plauen i/V. (ob. Bhf.), Reuth, Schönberg und Görlitz aufgenommen worden. Die Entfernungsangaben für die Verkehrsstelle Klotzsche (Linie Dresden-Görlitz) erlangen erst vom Tage der Eröffnung der Secundäreisenbahn Klotzsche-Königsbrück an Giltigkeit.

Dresden, am 13. September 1884. (2198)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. An Stelle der im Ausnahmetarif 3 des Badisch-Württembergischen Gütertarifs vorgesehenen Frachtsätze finden mit sofortiger Wirksamkeit die im Ausnahmetarif 8 der zweiten Abtheilung des Badischen Gütertarifs unter Ziffer II für Jagstfeld vorgesehenen Frachtsätze Anwendung, insoweit letztere billiger sind, als jene des Badisch-Württembergischen Gütertarifs.

Karlsruhe, den 16. September 1884.
Die General-Direction. (2199)

Bayerisch-Belgischer- und Bayerisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr. In Folge einer zwischen der Belgischen Staatsbahn und der Grossen Belgischen Cantralbahn abgeschlossenen Convention wird mit Gültigkeit vom 1. October d. J. ab von den im Verkehr zwischen gewissen Belgischen Gemeinschaftsstationen einerseits und einer grössern Anzahl Stationen der Bayerischen Staatsbahn bezw. K. K. Direction für Staatsbahnbetrieb in Wien andererseits bisher gleichzeitig befahrenen beiden Concurrenzrouten je die längere — sei es diejenige der Belgischen Staatsbahn via Herbesthal, sei es die Linie der Grossen Belgischen Centralbahn über Lanaeken-Aachen — vom Transporte ausgeschlossen.

Die Frachtsätze über die längere Route treten mit dem genannten Tage ausser Kraft und werden Transporte zwischen den betreffenden Relationen demnächst nur noch über die kürzere Route zu den bisherigen Frachtsätzen abgefertigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, sowie die Tarifbureaus der Verbandsverwaltungen.

Köln, den 17. September 1884. (2200)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische.)

Der im Anhange zum Heft I des directen **Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifs** im Abschnitt II unter Ziffer 2 enthaltene Tarif für die Zollabfertigung auf der grossen Belgischen Centralbahn tritt am 1. October d. J. ausser Kraft. Von diesem Tage ab erfolgt auch in dem via Aachen sich bewegenden Verkehr die Berechnung der Zollabfertigungsgebühren auf Grund des unter Ziffer 1 aufgeführten Zollspesentarifs der Belgischen Staatsbahn. Für Einzelsendungen von geringe-

rem Gewicht tritt hierdurch eine kleine Erhöhung der bezeichneten Gebühren ein.
Strassburg, den 12. September 1884.
Kaiserliche Generaldirection (2201)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Magdeburg - Braunschweigischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. d. M. treten in dem obenbezeichneten Verkehre zwischen der Haltestelle Spiegelsberge der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof) für Güter der Specialtarife und des Ausnahmetarifs für Holz directe Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die vorgenannten Dienststellen, sowie das Verkehrsbureau hierselbst auf Verlangen Auskunft ertheilen. (2202)
Magdeburg, den 16. September 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

Am 20. d. M treten im **Sächsisch-Westösterreichisch - Ungarischen Verbandsverkehre** für Obsttransporte in vollen Wagenladungen von je 10 000 kg von den Stationen Feldkirchen, Friesach, Klagenfurt und Villach der Oesterreich. Staatsbahnen nach Leipzig (Bayer. und Dresdner Bahnhof) neue Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.
Dresden, am 15. September 1884. (2203)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Mit Giltigkeit vom 1/13. September cr. tritt ein neuer Special-Exporttarif für Getreide etc. in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Charkow-Nicolajew-Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel via Woroschba-Kiew-Grajewo resp. Snamenka-Fastow-Grajewo in Kraft.
Tarifexemplare sind à 10 ₰ bei den genannten Güterexpeditionen käuflich zu haben.
Königsberg, 13. September 1884. (2204)
Die Direction.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Zu den Tarifen Basel Bad. B. und Waldshut-Ostschweiz vom 1. October 1883 ist der II. bezw. III. Nachtrag mit Giltigkeit vom 15. September l. J. ab erschienen.
Die Nachträge enthalten ermässigte Taxen des Specialtarifs III b für den Verkehr mit einer Anzahl Schweizerischer Stationen und sind durch Vermittelung der Güterverwaltungen Basel bezw. Waldshut unentgeltlich zu beziehen.
Karlsruhe, den 16. September 1884.
Generaldirection. (2205)

Im Verkehr zwischen der Station **Minsk der Libau-Romnyer Eisenbahn einerseits** und der Station **Königsberg i/Pr. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg andererseits** tritt bei der Beförderung via Wirballen mit Giltigkeit vom 13. September cr. neuen Styls für Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) in Quantitäten von 10 000 kg (610 Pud) an Stelle der bisherigen Rubel- und Markschnittfrachtsätze der Tabelle II des Ausnahmetarifs II im Deutsch-Russischen Gütertarif ein Gesammtfrachtsatz in einheitlicher Rubelwährung in Höhe von 68,44 Rubel pro Wagenladung von 10 000 kg (610 Pud) incl. aller Nebenkosten für die Russischen Bahnen in Kraft.
Bromberg, den 12. September 1884. (2206 J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. November 1884 n. St. ab werden die Frachtsätze für Flachs, Flachsheede und Werg resp. für Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) im Verkehr von den Russischen Verbandstationen nach der Station Halbstadt trans. der Breslau-Freiburger Bahn laut Ausnahmetarif I B. (Tariftabellen I, II und III) der 2. Ausgabe des **Deutsch-Russischen Gütertarifs** vom 1. Januar 1880 n. St. wegen mangelnder Frequenz aufgehoben.
Bromberg, den 14. September 1884. (2207 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die durch unsere Bekanntmachung vom 1. August cr. mit dem 1./13. September cr. gekündigten Special-Exporttarife für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Moskau-Kursk- und Kursk-Charkow-Asow-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser vom 1./13. August bezw. 25. Mai/6. Juni cr. bleiben bis zum 15./27. September cr. bestehen.
Danzig, den 15. September 1884. (2208 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Mit dem 16. d. Mts. tritt der Nachtrag 7 zum Local-Gütertarif vom 1. Januar 1878 in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf der mit diesem Tage eröffneten Strecke Fischhausen-Palmnicken.
Druckexemplare sind bei unseren Güterexpeditionen à 10 ₰ käuflich zu haben.
Königsberg, den 15. September 1884.
Die Direction. (2209)

Ostpreussische Südbahn. Die mit dem 13. September cr. n. St. ausser Kraft getretenen Getreidetarife von Stationen der Kursk-Charkow-Asow und Moskau-Kursk Bahn via Kursk - Kiew - Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel vom 1./13. Mai cr. werden bis zum Ablauf des 14./26. September cr. prolongirt.
Königsberg, den 15. September 1884.
Die Direction. (2210)

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Zur zweiten Ausgabe des Verbands - Gütertarifs vom 1. Januar 1880 n. St. erscheint der erste Nachtrag, giltig von sofort, soweit im Nachtrage im einzelnen nicht ein anderer Termin bestimmt ist. Derselbe enthält ausser diversen Berichtigungen und bereits publicirten Tarifänderungen Ausnahme- und Specialtarife für Sendungen von Stationen der Moskau - Brest Bahn und deren Hinterbahnen. Tarifexemplare sind käuflich à 10 ₰ bei den Güterexpeditionen Königsberg und Pillau zu haben.
Königsberg, den 18. September 1884.
Direction (2211)
der Ostpreussischen Südbahn.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Am 1. October cr. kommt für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Cokes nach Stationen des Directionsbezirkes Breslau (einschliesslich der vom 1. April 1885 ab zum Eisenbahn - Directionsbezirk Breslau gehörigen nördlichen Linien der Breslau-Freiburger Bahn), des Directionsbezirkes Bromberg, der Breslau-Warschauer, Stargard-Cüstriner, Glasow-Berlinchener, Königlichen Militair-, Mecklenburgischen Friedrich - Franz- und Alt-Damm - Colberger Eisenbahn unter Aufhebung der bisherigen Frachtsätze von den Stationen der diesseitigen und Breslau-Freiburger Bahn ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung. Durch denselben werden die bisherigen Frachtsätze in den meisten Relationen ermässigt. Erhöhungen treten nur in einzelnen Relationen ein für einige Stationen der Breslau - Freiburger, Stargard - Cüstriner, Glasow - Berlinchener Bahn und des Directionsbezirkes Bromberg. Die erhöhten Frachtsätze gelangen erst vom 1. November cr. ab zur Anwendung. Druckexemplare des Tarifs sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.
Berlin, den 17. September 1884. (2212)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit 1. October a. c. wird Nachtrag XIV zum **Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbands - Gütertarife,** Theil III, eingeführt. Derselbe enthält Taxen des Ausnahmetarifs No. 9 für den Transport von Eiern in Fässern und Kisten, todtem Wild und todtem Geflügel bei Aufgabe in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg als Eilgut. Exemplare des Nachtrags können von den Verband-Verwaltungen bezogen werden.
Dresden, am 16. September 1884. (2213)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahntarif Berlin-Erfurt. Mit dem heutigen Tage treten im rubr. Verkehre für Charlottenhof - Uhyst (Vorbahnhof) directe Tarifsätze in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.
Erfurt, den 15. September 1884. (2214)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Werrabahn - Bayerischer Viehverkehr. Im Tarif vom 5. August dieses Jahres ändert sich der Preis für Beförderung eines Viehbegleiters
a) zwischen Eisenach und Schweinfurt von 3,60 in 2,80 ℳ und
b) zwischen Eisenach und Würzburg von 2,80 in 3,60 ℳ.
Die Aenderung ad a tritt sofort, die sub b erst am 1. November cr. in Kraft.
Meiningen, den 16. September 1884.
Die Direction (2215)
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Oesterreichischer Eisenbahn - Verband. Zum Tarife Theil II Heft 1 für den Oesterreichischen Eisenbahn-Verband ist ein Nachtrag VII, giltig ab 1. October l. J., erschienen. Dieser Nachtrag enthält ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Prager Bahnhöfen einerseits und Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie Sternberg (M. G. B.) andererseits, ferner zwischen Marchegg einerseits und Kolin, Lieben, Pardubitz und Prag andererseits.
Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich. (2216 RM)

Am 15. September l. J. trat für den **Verkehr auf der Semlin-Belgrader Verbindungsbahn** ein Tarif in Kraft, welcher Frachtsätze zwischen Semlin und Belgrad, ferner zwischen Belgrad loco und transit einerseits und zwischen Stationen des Centralnetzes der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits enthält.
Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbureau der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zu erhalten. (2217)
Budapest, am 17. September 1884.
Die Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 25. September d. Js. wird die Haltestelle Bubenheim zwischen Düren und Vettweiss für Personen- und Güterverkehr eröffnet.
Die Abfahrt der Züge für Personenbeförderung erfolgt in Bubenheim
a) in der Richtung nach Düren 7.20, 11.31 Vormittags, 12.57, 7.8 und 11.5 Nachmittags,
b) in der Richtung nach Vettweiss 5.23, 8.7 Vormittags, 2.3, 4.10 und 9.3 Nachmittags.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die diesseitigen Güterexpeditionen Auskunft.

Die Entfernungen betragen: Von Düren bis Bubenheim 7,7 km und von Bubenheim bis Vettweiss 5,3 km.

Köln, den 16. September 1884. (2218)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

IV. Eisenbahn-Effectenverkehr.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Da die im § 7 der Concessionsurkunde der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 31. März 1872 für die Linien Reichenberg-Seidenberg und Eisenbrod-Tannwald gewährte Gebührenbefreiung mit Ende Juni d. J. abgelaufen ist, werden vom 1. October 1884 an, die Obligations-Coupons der Emission 1872 und 1875, u. zw. erstere mit einem Abzuge von 4,2 kr. (Stempelgebühr), daher mit

7 fl. 45,8 kr. Oe. W. Silber,

letztere mit einem Abzuge von 5,6 ₰ (Stempelgebühr), daher mit

9 ℳ. 94,4 ₰

per Coupon eingelöst.

Wien, im September 1884. (2219)
Vom Verwaltungsrathe.

V. Submissionen.

Königl. Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Submission auf Lieferung von
a) 3 Stück dreiachsigen Normal-Tender-Locomotiven von 30 t Gewicht,
b) 1 „ zweiachsigen Intercommunicationswagen II./III. Cl.,
c) 4 „ zweiachsigen Intercommunicationswagen III./IV. Cl.,
d) 5 „ zweiachsigen combinirten Post- und Gepäckwagen,
e) 37 „ Normal-Wagenachsen,
f) Zugvorrichtungen für 10 Personen-Wagen,

Montag, den 29. September d. J.,
für die Locomotiven Vormittags 10 Uhr,
für die Wagen Vormittags 10½ Uhr,
für die Achsen Vormittags 11½ Uhr,
für die Zugvorrichtungen Vormittags 12 Uhr,
in unserem Bureau hierselbst, Köthenerstrasse 24.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Locomotiven“ resp. „Wagen“, „Achsen“ oder „Zugvorrichtungen“ an uns einzureichen.

Bedingungen u. Zeichnungen können während der Geschäftsstunden bei uns eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 3,00 ℳ. für ad a resp. ad b bis d — von 1,50 ℳ. für ad e — und von 2 ℳ. für Bedingungen ad f bezogen werden.

Berlin, 15. September 1884. (2220)
Maschinentechnisches Bureau.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstätten zu Halle, Fulda, Limburg, Eschwege, Kastel und Oberlahnstein lagernden abgängigen Materialien beabsichtigen wir zu verkaufen.

Die für diesen Verkauf massgebenden Bedingungen können von unserem maschinentechnischen Bureau hier gegen portofreie Einsendung von 55 Pfennigen in Baar oder Reichspostmarken bezogen werden und sind bezügliche Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von abgängigen Werkstattsmaterialien“ an das genannte Bureau bis spätestens zum 15. October d. Js., Vormittags 10 Uhr, einzusenden.

Frankfurt a/M., den 12. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (2221)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. ur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 75. 1884.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 24. September 1884.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. September 1884.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Die Eröffnung der Arlbergbahn.

Nachdem Kaiser Franz Josef schon am Donnerstag nach Innsbruck gefahren war, um der Hauptstadt seines treuesten Landes einen Tag zu widmen, verliessen programmmässig am Freitag den 19. September, 6 Uhr Abends, zwei Sonderzüge mit zahlreichen Festgästen aus den Kreisen der Regierung, des Parlaments, der Eisenbahndirectionen und der Presse, den Westbahnhof zu Wien, um zur ersten feierlichen Befahrung des neuen technisch so bewunderungswürdigen, landschaftlich so schönen und politisch so bedeutsamen Schienenweges zu eilen, welcher Vorarlberg mit Oesterreich, Bregenz mit Wien und den Bodensee mit dem Adriatischen Meere in directe Verbindung gebracht hat. Das Wetter liess sich günstig an. Von Seite der Oesterreichischen Staatsbahnen war für die Bequemlichkeit der Gäste bestens vorgesorgt worden und den günstigen Auspizien entsprach der glückliche Verlauf der Eröffnungsfeierlichkeiten vollkommen.

Am Morgen des 20. September begann die eigentliche Arlbergbahn-Eröffnungsfahrt und zwar mit dem Kaiserzuge, welcher früh 8 Uhr Innsbruck verliess und 4 Uhr 50 Minuten in Bregenz eintraf. Um 9 und nach 9 Uhr folgten die beiden Wiener Sonderzüge mit dem Gros der Festgäste. Ursprünglich war beabsichtigt worden, den Kaiserzug als zweiten abgehen zu lassen, allein es war der persönliche Wunsch des Monarchen gewesen, im ersten Zuge die Bahn thatsächlich zu eröffnen und so geschah's!

Das erste Dritttheil der Arlbergbahn, die Strecke Innsbruck-Landeck, bereits seit Jahr und Tag im Betriebe, durchschneidet in einer Länge von 73 km das obere Innthal, führt durch ein grösstentheils aus Dolomit und Kalk bestehendes Terrain und zeigt in den Krümmungs- und Steigungsverhältnissen den Charakter einer Flachbahn, deren Höhendifferenz zwischen Anfangs- und Endstation 220 m beträgt. Trotzdem bietet sie dem Techniker dadurch ein specielles Interesse, dass der Bahnkörper theils des fehlenden Bodens wegen, theils aus öconomischen Rücksichten auf eine Länge von über 8 km in das Bett des Innflusses gelegt und gegen dessen Angriffe durch massive Uferschutzbauten gesichert werden musste. Ausser diesen aus Steinwürfen und Steinsätzen bestehenden Bauten beanspruchen noch zwei eiserne Bogengitterbrücken von 80 und 40 m Oeffnung, die eine über die Oetzthaler Ache, die andere über den Pitzenbach, besondere Aufmerksamkeit. Hier münden zwei der schönsten Gebirgsthäler Tirols, das Oetzthal und das Pitzthal, von den Touristen ihrer gletscherbedeckten Ferner halber viel besucht. Immer enger und schluchtartiger wird die Gegend. Steile Bergabhänge, an denen die Murgänge drohend niederschauen, steigen zu beiden Seiten bis zur Höhe von 80 m auf, und knapp am Ufer des Inn läuft der Bahndamm. Feine Wasserfäden stürzen schäumend vom Ferner zum Thale, und rauschend mischen die Sturzbäche ihren Lärm in das Tosen des Flusses. Ein kühler Luftstrom streicht durch die wunderbare Klause, die der Zug passirt. Jeden Moment öffnet sich ein Seitenblick in ein gleich herrliches Hochgebirgsthal und zeigt alle Herrlichkeiten der Alpennatur vereinigt. Inmitten dieses Bergparadieses liegt Imst. Man sieht vom Zuge aus die kleine Capelle, die an jener Stelle erbaut wurde, wo König Friedrich August von Sachsen in Folge eines Sturzes aus dem Wagen am 9. August 1854 so schwer verletzt wurde, dass er einige Stunden später in dem nahen Dorfe Brennbüchel starb. Nachdem einige pittoreske Burgruinen passirt worden, ist Landeck rasch erreicht.

Von Landeck bis Bludenz reicht das zweite, jüngste Dritttheil der Arlbergbahn. Die von Ost nach West gehende und circa 62 km lange Strecke zerfällt in drei Theile: Landeck-St. Anton, St. Anton-Langen (der Arlbergtunnel) und Langen-Bludenz. Von diesen konnten ungefähr 18 km unter normalen Verhältnissen hergestellt werden, während die schwierigen Stücke Gebirgsbahn zwischen Landeck und Flisch diesseits und zwischen Langen und Bratz jenseits des Tunnels eine Länge von ca. 33 km einnehmen. Die Steigungen in der erstgenannten Thalstrecke betragen durchschnittlich 8 und in der Gebirgsstrecke 25—30 ‰. Letztere zeigt eine Bauart, welche zwischen der Brenner- und Semmeringbahn die Mitte hält und namentlich die charakteristischen Viaducte der letzteren an Stellen anwendet, wo nach der Schule der ersteren hoch aufgethürmte Erddämme ausgeführt worden wären. Massgebend hierfür war die geologische Beschaffenheit des von der Bahntrace durchzogenen Terrains. Von Landeck bis Bludenz bestehen die Berge der Nordseite aus Dolomit und Kalkstein mit dem am Fusse häufig lagernden Werfner Schichten. Ausgenommen hiervon ist die Arlbergstrecke St. Anton-Langen, indem hier Glimmerschiefer und Gneis um ein Geringes über die Trace in das Kalkgebiet greifen. Die südlichen Berge bestehen aus Glimmerschiefer, Gneis und Thonschiefer, welche in den einzelnen Strecken abwechseln. Das Terrain ist meist unter 45° geneigt, und der Fels befindet sich oft tief unter der Oberfläche, so dass die Kunstbauten zum Theile

auf der Steinhalde fundirt werden mussten. Die Gebirge sind im Allgemeinen gut bewaldet. Trotzdem ist die Bahnanlage an vielen Stellen Murgängen, Steinschlägen (von brüchigen Felswänden herrührend) und Lawinenstürzen ausgesetzt und befindet sich überdies in manchen Punkten auf Rutschterrain. Die verschiedenen Constructionen, welche gegen die Abwehr dieser Uebelstände ausgeführt wurden, bestehen in Aquäducten, überwölbten Einschnitten und Schutzdächern. Sie sind charakteristisch für die beiden grösstentheils an steilen Gebirgslehnen hinführenden Rampen der Arlbergbahn. Der letztere Umstand erschwerte die Schaffung von Wegen zur Bahntrace, die Anlage von Dienstbahnen in der Bahnhöhe und die Ausführung von Gerüsten über Schluchten, welche alle in umfangreichem Masse nothwendig waren. Als passendstes Auskunftsmittel hierfür wählte man Aufzüge, welche für die Beischaffung von Kalk, Sand und Holz benutzt wurden. Diese Aufzüge waren Bremsberge, die in der Regel dadurch betrieben wurden, dass Erdmaterial, welches beim Baue keine Verwendung findet, zu Thal gefördert wird. In einem Falle ist als Motor statt der Erde Wasser verwendet worden.

Der Unterbau ist im Allgemeinen nach den Grundsätzen der Gotthardbahn ausgeführt. Dies gilt namentlich für die Stärken der Stütz- und Futtermauern. Was jedoch die Anwendung von Trockenmauern und Steinsätzen bei geeignetem Material betrifft, so war diese eine ausgiebigere als bei der Brenner- und Gotthardbahn. Bedeutend weiter jedoch als bei den eben genannten und selbst den bisherigen Eisenbahnbauten der Staatsverwaltung wurde hier mit der Ausführung von Bruchsteinmauerwerk in hydraulischem Mörtel gegangen, wozu das Steinmaterial überall in vorzüglicher Güte vorhanden ist. Derartiges Mauerwerk gelangt consequenter Weise auch bei Viaductpfeilern, Gewölbebogen (bis 60 m Spannweite) und schliesslich sogar in Druckstrecken des zweigleisigen Arlbergtunnels zur Anwendung, so dass die Ausführung von Quadergewölben nur auf Fälle aussergewöhnlich grossen Druckes beschränkt bleibt.

Unmittelbar hinter Landeck setzt die Bahn auf mächtiger Bogenbrücke über den reissenden Inn, welcher sich bald darauf mit der Rosanna und Trisanna vereinigt, und windet sich dann mit Hülfe von Dämmen, Einschnitten, Brücken, Gallerien, Anschüttungen etc. durch einige steile Abhänge des Paznaunthales der Mündung desselben zu, wo in phantastischer Höhe der rothschimmernde Trisannaviaduct über die tosenden Gewässer führt. Diese bewunderungswerthe Uebersetzung (230 m Weite und 87 m Tiefe) ist eine Fachwerkbrücke mit der Fahrbahn in der Höhe des Untergurtes; sie hat eine grosse Mittelöffnung mit einem Balkenträger von 120 m Stützweite, der auf gemauerten Pfeilern von 55 bezw. 58 m Höhe ruht. Die Gesammthöhe der Construction beträgt 95½ m. Bald nach diesem Viaduct, vor welchem behufs genauerer Besichtigung gehalten wurde, ist Strengen erreicht, ein Gebirgsdorf, in einem lieblichen Kessel gelegen, dann das kleine Flirsch, zu dessen Seiten der Stierkopf und die Riflerspitze mit ihrem weiten Gletscherfelde sich erheben. Von der Riflerspitze gedenken mehrere Speculanten das Eis auf einer Rutsche nach der nahen Station Pettneu zu bringen und von da nach Wien zu verfrachten.

Nach kurzer Fahrt hält der Zug in St. Anton. Der ganze Bahnkörper ist auf Tunnelschutt gebaut und hinter dem Bahnhofe zieht sich wie ein grosses Grab der graue Schutt, der aus dem Berge gefördert wurde, dahin. Es ist zumeist Glimmerschiefer und Gneis. Die Holzbaracken der Arbeiter schauen hinter dem Bergrücken hervor. An den Wänden liest man noch die Italienischen Worte Osteria, Trattoria, Ingresso etc. Die Baracken sind leer, die Osteria verödet.

Von der Station St. Anton aus, wo die Vorbereitungen zur Tunnelfahrt stattfinden, nämlich das Wasserfassen und Anzünden der Lampen, gewahrt man die auch im Hochsommer mit Schnee bedeckten gewaltigen Gebirgsmassen des eigentlichen Arlberges. Das Tunnelportal — Ostportal — etwa einen halben Kilometer von der Bahnstation entfernt, ist von derselben aus nicht sichtbar, da der Ausläufer eines Hügels, an dessen Fuss die Kunststrasse über den Arlberg die Bahn kreuzt, vorsteht. Unmittelbar nach Ueberschreitung dieser Kreuzung erblickt man das Portal und an dessen rechter Seite das Denkmal des verstorbenen Ober-Baurathes Julius Lott, einen 9 m hohen, edel geformten Obelisk aus Porphyr, der am Fusse einer niedrigen Felswand inmitten einer parkartigen Anlage aufgestellt ist. Das imposante Portal, das gleich dem ganzen Tunnel 8 m breit und nahezu 7 m hoch ist, besteht aus lichtgrauem Grasssteiner Granit und trägt unter dem von Strictius in Wien in Sandstein gemeisselten Reichsadler die vergoldete Inschrift „FRANZ JOSEPH I."

Von dem imposanten Portal an bildet der Tunnel aus eine gegen 100 m lange Curve, weiter ist derselbe in schnurgerader Linie angelegt, jedoch mit einer Steigung von 2 pro Mille bis zum Culminationspunkt, 4 106 m vom Ostportal gemessen. Links von diesem, jedoch 5 m tiefer in dem Berge, steht der sogenannte Visirstollen, welcher nach dem Durchschlage bis auf eine kleine, kaum mannshohe Oeffnung zugemauert wurde, um alsbald in den eigentlichen Tunnel zu münden; derselbe diente vordem zur Bestimmung der Tunnelaxe. Der Tunnel ist vorderhand eingleisig, doch soll das zweite Gleise demnächst gelegt werden. Der grösseren Stabilität wegen liegen die Schienen auf hohlen schmiedeeisernen Schwellen. Während der Fahrt erblickt man bei 125 m eine steinerne Tafel, deren Inschrift den Tag der Grundsteinlegung und die Erbauer angiebt. Die Nische bei 320 m enthält die Signallaterne, welche vom Bahnhofe aus auf eine Entfernung von 800 m mittelst Stahldrähten durch Verschiebung der farbigen Fen sterchen entweder auf „Halt" (roth) oder „Bahnfrei" (grün) gestellt werden kann. Bei Stellung „Bahnfrei" schaltet sich eine kleine elektrische Signalglocke automatisch ein. Von hier aus bis 1 190 m erscheinen in bunter Folge die Ausweichnischen und die Meterzahlen; auch passirt der Zug wenige unbedeutend nasse Stellen, von denen einige mit einer üppigen Vegetation von schneeweissen Pilzen übersäet sind. Bei 1 140 m erblickt man die erste Kammer, nahezu viermal so gross als die Nischen, die mit einer Rollthür gesperrt ist. Dieselbe führt den Namen „Kilometerkammer" und enthält — ausser zahlreichen bis zu einem halben Meter langen natürlichen Stalaktiten — das Laufwerk für die grosse Signalglocke, deren Schale dem Lichtraumprofil zugekehrt ist. Für den ganzen Tunnel ist die Eintheilung derart getroffen, dass bei jedem Kilometer eine Kammer mit einer Signalglocke steht, wogegen stets die nächste Nische die Signallaterne trägt. Es finden sich demnach 9 Glocken und ebenso viel Signallaternen vor, abgesehen von den mechanischen Laternen am Anfange der Ost- und Westseite des Tunnels. Wenige Meter vor dem vierten Kilometer gelingt es bei Tage und bei reiner Luft und Westwind den „Stern von Langen" zu sehen, einen kleinen, hellen Punkt in einer Entfernung von 6 362 m. Von hier aus erreicht der Zug den Culminationspunkt (4 106 m) binnen wenigen Secunden. Die Bergfahrt ist hiermit nach Ueberwindung von 8 m Steigung beendet. Die Kilometerlaterne zeigt dem Locomotivführer nun an, dass die Zeit gekommen ist, die Kraft der Maschine zu sparen, da er derselben bei der Thalfahrt unter zeitweiliger Anwendung von Gegendampf dringend bedarf, um das Gefälle von 94 m — denn um so viel liegt der Culminationspunkt (1 311 m Seehöhe) über der Horizontale des Westportals mit Grazie zu durchfahren. Die Zugsgeschwindigkeit nimmt rasch in beunruhigender Weise zu, doch treten die bei den Arlbergmaschinen in Verwendung stehenden Vacuumbremsen alsbald in Thätigkeit, und der Zug rollt mit mässigem, dumpfem Getöse ohne Rauch und ohne Zischen dahin. Ein Blick nach rückwärts zeigt uns die Signallaterne am Gefällpunkte in weiter Ferne, dahinter aber undurchdringliche Finsterniss. Bei 5 494 m wird die Durchschlagstelle erreicht, welche eine Gedenktafel kenntlich macht. 3 km vor Langen sieht man die hervorspringenden Gewölbsteine einen hellen, phosphorescirenden Schimmer annehmen; auch die höheren Lagen des Schotters erscheinen weiss wie Schneehäufchen, indess die dahintergestreckten tiefschwarzen Schatten dem Ganzen das Aussehen einer Mondlandschaft verleihen! Da die einzelnen 8 m breiten Mauerringe je nach der sich ergebenden Nothwendigkeit in verschiedenen Zeiträumen gebaut wurden, so stossen sie nicht immer genau aneinander. Die Vorsprünge bewirken nun eine derartige Lichtbrechung, dass man nicht erst nöthig hat, der Phantasie einen grossen Spielraum zu lassen, um von der Vorstellung beherrscht zu werden, dass man in einem dunklen Keller sei, in welchem durch viele kleine Fensterchen mattes Mondlicht eindringt! Die Rundung des Portals erscheint deutlicher, ebenso tritt die steinerne Brücke über die Alfenz schärfer hervor. Endlich ertönt die Dampfpfeife, wenige Minuten später passirt der Zug den einzigen offenen, äusserst niedrigen Seitenstollen und gleich darauf — nach 10 352 m, zu deren Zurücklegung zu Fuss man mehr als zwei Stunden nebst ein paar Schuhsohlen opfern müsste — das röthlich schimmernde Westportal. Unwillkürlich hebt sich die Brust, um die reine frische Luft in vollen Zügen aufzunehmen. Jenseits der Brücke breitet sich das zur linken Seite steil in die Alfenz abfallende Bahnplateau aus; rechts erscheinen das Sektionsgebäude und das Dorf Langen mit dessen zahlreichen Baubaracken; diesem gegenüber, an der südlichen Berglehne, das villenartig gebaute Unternehmungshaus, davor, nur etwas tiefer, das Kabelhäuschen, endlich rechts vom Gleise das sehr nette Bahnhofsgebäude. Am Bergabhange gegen Westen zieht die Bahn über äusserst romantische Stellen, von hohen Bergen eingeschlossen, ins Innere von Vorarlberg. Vom Perron besehen, gewährt das Portal, dessen Inschrift „MDCCCLXXXIV" im Sonnenscheine glänzt, mit dem bewaldeten Berge dahinter einen hübschen Anblick.

Mitten im Tunnel war die Wasserscheide passirt worden. Beiläufig sind die Meereshöhen der wichtigsten Stationen für Innsbruck 576, Landeck 777, St. Anton 1 302, Langen 1 217 und Bludenz 558 m. Der höchste Punkt im Tunnel liegt 487 m unter dem höchsten Punkte der Arlbergstrasse (bei St. Christoph) und 1 310 m über dem Meere. Bereits ist man im Stromgebiet des Rheins. Die reissende Alfenz hat der Bahn den Weg gewiesen, freilich keinen bequemen. In der Ferne hebt sich der Gletscher der Scesaplana empor, tief in den Berg gesprengt, läuft die Bahn

hoch über dem Flussbette dahin; donnernd passirt der Zug die Brücke über dem Wäldli-Tobel, welche mit einem einzigen, nicht ganz halbkreisförmigen Gewölbe von 41 m Lichtweite und einer 8 m weiten Nebenöffnung die 50 m tiefe Felsschlucht überschreitet und mit ihrer Spannweite von keiner gewölbten Eisenbahnbrücke Deutschlands und Oesterreichs übertroffen wird. Mächtige Murgänge, Alles mit Vernichtung bedrohend, machen diesen Theil der Bahn besonders kostspielig. Grosse gedeckte Galerien gegen Lawinenstürze, mächtige Dämme, Schutzbauten, Felsensprengungen sind vereint, um den drohenden Gefahren die Spitze zu bieten. Tief unten im Thale treiben die toll daherstürmenden Wasserarme ein paar Schneidemühlen. Man passirt den Schmied-Tobel auf einem Viaduct, welcher zu dem Trisanna-Viaduct ein Seitenstück bildet, und sieht einen riesigen Murgang, der die Umgebung bedroht; dann geht es durch eine Reihe kleiner Tunnels thalabwärts. Die Bremsen kreischen, der Zug rollt rascher, und plötzlich hinter Dalaas verändert sich das Bild, und in gewaltigen Formen treten die Schweizer Berge, die Allgäuer Alpen, rückwärts das Schneefeld des hohen Sentis, hervor; ein Bild von bezaubernder Schönheit. Zu den herrlichen Bergformen tritt dann noch einer aus der Kurfürsten-Gruppe hinzu. Wir sind am Eingange in das Montavoner Thal, das links vom Bahnwege beginnt. Immer tiefer thalabwärts führt die Bahn über Bratz nach Bludenz, wo die Rhaetikonkette Graubündtens einen Moment lang sichtbar wird. Der Ill entlang dehnt sich nun das herrliche weite Thal, in dem Feldkirch und Dornbirn emportauchen, und endlich blinkt es in der Ferne, die Fluthen des Bodensees glitzern in der Sonne, Bregenz ist erreicht.

Alles in Allem genommen, kann die Arlbergbahn kühn neben der Semmering-, Brenner- und Gotthardbahn genannt werden, in technischer wie in landschaftlicher Hinsicht.

Bei dem Empfange in Bregenz hat Kaiser Franz Josef zwei Mal das Wort ergriffen und in seiner Eigenschaft als constitutioneller Monarch in Uebereinstimmung mit seinen Ministern auf die Begrüssungsansprache des Landeshauptmanns von Vorarlberg erwidert:

„Freudig bewegten Herzens empfange Ich heute die Huldigung Meines geliebten Landes Vorarlberg, denn Ich sehe hier ein Werk vollendet, an dem sich in überraschend kurzer Zeit die erfindungsreiche geistige Kraft und vaterländische Arbeit zum Ruhme und zur Wohlfahrt des ganzen Reiches in glänzender Weise bewährt hat. Was sich bei Meinem letzten Besuche vor drei Jahren nur hoffen liess, ist in Erfüllung gegangen, und die westliche Grenzmark tritt nun ein in die kürzeste und rascheste Verkehrsverbindung mit allen Theilen des Reiches, so wie sie mit ihnen seit Jahrhunderten durch Bande der Loyalität und Treue verbunden war und auch Meinem väterlichen Herzen jederzeit mit ihnen allen gleich nahe stand. Gott segne diesen Tag und das Land, in welchem wir ihn feiern, damit auch die spätesten Enkel denselben als epochemachend bezeichnen für das glückliche Gedeihen dieses Landes, dem Meine Sorgfalt und Kaiserliche Gnade niemals fehlen wird.“

Auf die Ansprache des Bürgermeisters von Bregenz, welcher die Errichtung der Trajectanstalt auf dem Bodensee als naturgemässe Erweiterung und Schluss der Arlberg-Linie hervorhob und daran Hoffnungen für einen neuen Aufschwung der Landeshauptstadt knüpfte, erwiderte der Kaiser:

„Die erneute Huldigung der Landeshauptstadt Bregenz nehme Ich mit herzlicher Freude entgegen und theile gerne die zuversichtlichen Erwartungen, welche an die sich hier vollziehende Eröffnung und regsamere Benutzung der grossen Verkehrswege zu Wasser und zu Lande mit Recht geknüpft werden für das Emporblühen der alten, schönen Stadt, für die wirthschaftliche und geistige Entwicklung, sowie die Wohlfahrt des Gemeindewesens und aller Bürger. Mögen alle Vortheile, die sich aus der so glücklichen Lage an einer der grössten Verkehrslinien der Welt gewinnen lassen, der Stadt in vollem Maasse zukommen und zum reichen bleibenden Segen werden. Die treue anhängliche Gesinnung der Bürgerschaft von Bregenz ist Mir wohlbekannt und ihr lebendiger Ausdruck von Meinem letzten Besuche her in freudigster Erinnerung. Bewahren Sie dieselbe, sowie Ich Sie Meiner unwandelbaren Kaiserlichen Huld versichere.“

Um 6 Uhr fand beim Kaiser ein Diner mit 62 Gedecken statt, wozu u. A. der Württembergische Minister Mittnacht, der Badische Minister Ellstädter, der Bayerische Minister Baron Crailsheim, Präsident v. Czedik, der Badische General-Director Eisenlohr, der Schweizerische Eisenbahnchef Demher, der Schweizerische Eisenbahn-Director Fornaro, Präsident de Serres, der Schweizerische Eisenbahn-Präsident Wirth u. A. Einladungen erhalten hatten. An das Diner schloss sich um 8 Uhr die Besichtigung der Stadt-, Höhen- und Seebeleuchtung vermittelst Rundfahrt zu Schiff auf dem von leuchtenden Häuserfronten umsäumten, von beleuchteten Schiffen durchzogenen Bregenzer Becken. Bregenz selbst erstrahlte im hellsten Lichterglanze. Vom Gebhardsberge, vom Pfander und von den Vorbergen leuchteten weithin sichtbare Freudenfeuer. Im Hafen gewährte der in eine Front von architectonischen Feuerlinien umgestaltete Wellenbrecher einen schönen Anblick. Zahlreiche Gondeln mit Lampions ruderten aus dem Hafen, um in weitem Kreise Aufstellung zu nehmen zwischen und neben den Dampfern und Trajectschiffen, welche ununterbrochen Raketen in die Höhe sendeten und wechselnde bengalische Lichter über der leichtbewegten Wasserfläche spielen liessen. Der Kaiser kam um 8¼ Uhr zur Landungsstelle, um auf dem Dampfer „Habsburg“ eine Rundfahrt zu unternehmen, der sich die „Austria“ und der Badische Dampfer „Greif“ mit mehreren hundert Gästen anschlossen. Auf den in weitem Kreise aufgestellten beleuchteten Schiffen ertönte Musik und Liederklang, und namentlich trug ein Gesangverein bei der Vorüberfahrt des Kaisers die Volkshymne vor.

Nach Beendigung dieses herrlichen Schauspiels — gegen 10 Uhr — begann in der Turnhalle zu Bregenz für die zahlreichen Gäste das officielle Festbankett, womit die Eröffnungsfeierlichkeiten ihren Abschluss erhielten.

Zwei der obersten Förderer des Werkes konnten nicht der schönen Feier beiwohnen: Minister Korb-Weidenheim und Oberbaurath Lott; es sollte ihnen nicht beschieden sein, die Vollendung ihres Werkes zu erleben. Auch Karl Ganahl, der zuerst — im Jahre 1847 — auf die Nothwendigkeit der Verbindung des Bodensees mit dem Adriatischen Meere aufmerksam machte, weilt nicht mehr unter den Lebenden.

Ueber Stations-Fahrpläne.

Der seitherige Gebrauch bei den Eisenbahnverwaltungen in der Herstellung von Fahrplänen machte einen Unterschied zwischen solchen für den Dienst und solchen für das Publikum. Die Dienstfahrpläne sind meistens streckenweise und Personen- und Güterzüge auf einem Blatte gedruckt, die Stunden sind in Berliner Zeit angegeben. Die Fahrpläne für das Publikum tragen nur die Personenzüge. Ueber die Beförderung des Eil- und Frachtgutes bleibt das Publikum im Dunkeln.

Die Dienstfahrpläne werden nun den Stationen, dem Fahr- und Bahnbewachungspersonal zugeschickt, denen es dann überlassen bleibt, sich daraus durchzufinden. Der eine oder andere Stationsbeamte macht sich nun für seinen Gebrauch einen Auszug aus diesen Fahrplänen, der eine oder andere wieder nicht. Eine obligatorische Ausarbeitung von Stationsfahrplänen, worauf alle Züge in der Reihenfolge ihrer Ankunft oder ihres Passirens auf der Station einzutragen wären, dürfte für die Beamten und den Dienst auf den Stationen sowohl, sowie durch Aushang vor den Schaltern der Billet-, Gepäck- und Güterexpeditionen auch das Publikum über alles Wünschenswerthe und Wissenswerthe, als über den Abgang und Ankunft von Express-, Eil- und Frachtgutsendungen genau unterrichten.

Zwar ist die Eisenbahnverwaltung durch die Zustellung der Dienstfahrpläne an die Beamten wohl gedeckt, allein bei durchgreifenden Fahrplanänderungen ist den Beamten, namentlich auf grossen Stationen, wenn sie auch durch den täglichen Dienst bald jeden Zug und jede Zeit auswendig wissen, viel zugemuthet. Obgleich nun z. B. ein Stationsbeamter verpflichtet ist, durch Führung des Stations-Zugsjournals die eingelaufenen, abgegangenen und passirten Züge zu notiren und sich dadurch selbst zu controliren, so hält es doch auf grösseren Stationen, wo mehrere Linien einmünden, schwer und ist sehr zeitraubend, erst wieder auf 1, 2, 3 oder 4 Fahrplänen oder von dem graphischen Fahrplane den nächst fälligen Zug herauszusuchen, was ihm durch Aufstellen eines Stations-Fahrplanes, in welchem ihm alle demnächst zu erwartenden Züge in der Reihenfolge ihrer Ankunft und Abfahrt in die Augen treten, erspart bleibt. So auf kleinen und mittleren Stationen auf der Strecke. Wird ein Beamter auf einer solchen Station krank und muss plötzlich vertreten werden, so sieht sich der ihn vertretende Beamte in ganz fremde Verhältnisse versetzt, die ihm ohnehin zu schaffen machen, und hat er auf seiner Reise nach dieser Station den Fahrplan inzwischen nicht studirt, so ergeht es ihm gewiss am ersten Tage meistens nicht gut, weil er später auch nicht mehr viel Zeit dazu finden wird.

In dem nachstehenden beispielsweise ausgefüllten Formular ist ein Versuch gemacht, einen solchen Stations-Fahrplan aufzustellen. Die Fahrzeiten nach der nächsten Haltestation sind wegen eventueller Verlegung von Kreuzungen oder Ueberholungen aufgenommen; ebenso die zur Einfahrt und Abfahrt bestimmten Gleise. Für grosse Stationen dürften die Eisenbahnverwaltungen solche Fahrpläne drucken lassen und sicher sein, dass die Bewohner der Städte lieber diese als die anderen grossen Plakatfahrpläne kaufen werden.

Es lassen sich z. B. sämmtliche Züge auf einem Fahrplane für das Publikum vereinigen, wovon die Personenzüge in rother Schrift erscheinen könnten; oder wo solches wieder zu umfangreich und unübersichtlich werden möchte, so kann Aufstellung nach Personen- und Güterzügen getrennt erfolgen.

Für den Dienst wären die Fahrpläne, wenn Güter- und Personenbahnhof getrennt sind, ebenfalls zu trennen.

Unter der Rubrik „Bemerkungen“ könnten die Ladeschlusszeiten für Eil-, Stückgüter und Wagenladungen angegeben werden, damit das Publikum sich auch mit der Auflieferung seiner Sendungen darnach richten könnte.

Stationsfahrplan der Station (Saarbrücken) vom August 1884 ab.
(NB. Das Formular ist nur fingirt ausgefüllt.)

Der Züge													Gepäck, Express-, Eil- und Frachtgut		Bemerkungen:
Art	No.	Abgangs-station	End-station	mitgeführte Wagen-classen	Fahrzeit bis zur nächsten Haltestation	Einfahrtsgleise	Ankunftszeit	Ueberholung oder Kreuzung mit Zug	Abfahrtszeit	Fahrzeit bis zur nächsten Haltestation	Abfahrtsgleise	Anschluss an Zug nach	ankommend	abgehend	Reisegepäck und Expressgut müssen mindestens 15 Min., Eilgut mindestens 2 Stunden vor Abgang des betr. Zuges aufgeliefert sein.
S.-Z.	17	Paris	Frankfurt	I/II	10	I	1.18		1.30	11	I	Trier 4.30 V.	nur Gepäck	Gepäck und Expressgut nach B'brück und weiter	
G.-Z.	418	Neunkirchen	Metz	—	35	VI	3.20		4.25	20	XIII		Südwestd. Verbandsgüter	Südwestd. Verbandsgut und nach Frankreich	Ladeschluss 7 Uhr Abds Tags vorher
P.-Z.	33	Saargemünd	Saarbrücken	I/II/III	20	III	4		.	.			Milch von Brebach		
P.-Z.	63	Saarbrücken	Trier	I/III	.	.	.		4.30	15	II			Gepäck und Expressgut	
Gm.-Z.	74	Trier	Saarbrücken	II/III	25	IV	5.40		.	.			Eilgut von Coblenz, Milch von Malstatt		Bringt von der Strecke leere Wagen für die Gruben zurück
G.-Z.	430	Metz	Frankfurt	—	20	X	6.30		8	20	XVI		Stückgut aus Frankreich u. Lothringen	Stückgut nach Deutschland und Oesterr.-Ungarn	Zug 430 nimmt bis zur vollen Belastung leere Wagen nach den Gruben
„	450	Forbach	B'brück	—	20	X	8.10		8.20	25	XI		Wagenladungen aus Frankreich u. Lothringen	Wagenladungen do.	Ladeschluss 7 Uhr Abds. Tags vorher
Blitz-Z.	1	Paris	Berlin	I	17	I	8.35	hält nur nach Bedarf 1 Min.	8.35	25	I	Köln ab B'brück 11.30 V.	Reisegepäck	Reisegepäck	20 Min. vor Passiren des Zuges muss Billet- u. Gepäckschein genommen sein

Würde man mit einem solchen auf Leinwand aufgezogenen, zusammenlegbarem Fahrplane jeden Beamten, welcher im Stationsdienste beschäftigt ist, ausrüsten, so dürfte solches zu dessen eigener und der Sicherheit des Betriebes nicht wenig betragen.
S.

Aus dem Deutschen Reich.

Verstaatlichung der Schleswigschen Eisenbahn.

Die Direction der genannten Gesellschaft beruft auf den 22. October eine ausserordentliche Generalversammlung ein, auf deren Tagesordnung ein Antrag steht bezüglich Beschlussfassung über einen Vertrag mit der Königlichen Staatsregierung wegen Ueberganges des Schleswigschen Eisenbahnunternehmens auf den Staat.

Diese neue Verstaatlichung ist, wie der „Berl. Act.“ schreibt, in aller Stille vorbereitet worden. Die Altona-Kieler Bahn hatte durch einen Vertrag sich s. Z. auf die Dauer der Concession den Betrieb auf den Linien der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft gesichert. Die Schleswigschen Linien führen von der Dänischen Grenze bei Wamdrup bis Rendsburg mit den Zweigbahnen Woyens-Hadersleben, Rothenkrug-Apenrade, Tingleff-Tondern, Nordschleswigsche Weiche-Flensburg und Jübeck-Husum-Tönning. Die Altona-Kieler Bahn ist auch in dem Besitz des grössten Theiles der Actien der Schleswigschen Bahnen gewesen. Sie besass von den ausgegebenen 13 621 200 ℳ dieser Actien (1 378 800 ℳ waren unbegeben Ende 1882) 8 175 000 ℳ, ausserdem disponirte sie über 750 000 ℳ im Besitz der Reserve der Schleswigschen Bahnen, und auch dieser Besitz ist in das Eigenthum des Preussischen Staates bei Verstaatlichung der Altona-Kieler Bahn mit übergegangen, wie denn der Staat auch jetzt schon die Rechte der Altona-Kieler Bahn als Betriebsführerin der Schleswigschen Bahnen weiter ausübt. Wenn nun jetzt zum 22. nächsten Monats eine Generalversammlung der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft einberufen wurde zur Verhandlung und Beschlussnahme über einen Vertrag mit der Königlichen Staatsregierung wegen Ueberganges des Schleswigschen Eisenbahnunternehmens auf den Staat, so hat dies allerdings mehr als die Bedeutung einer Form, da ja ein guter Theil Actien immer noch in Privatbesitz ist, nichtsdestoweniger kann das Schicksal des Tages nicht zweifelhaft werden, da die Majorität des Staatsbesitzes eine überwiegende ist. Die Altona-Kieler Bahn resp. jetzt der Preussische Staat garantiren den Schleswigschen Actien ohnehin 5 pCt. Zinsen; daher ist den Besitzern der Privatactien, wie wir vernehmen, der entsprechende Umtausch in Consols angeboten worden; für 100 ℳ Actien erhalten sie 125 ℳ Preussische 4 pCt. Consols mit Zinsen ab 1. Januar 1884. Ausserdem hat sich der Staat vorbehalten, die 4½ pCt. Schleswigsche Eisenbahnanleihe als Selbstschuldner zu übernehmen, von der Ende 1883 noch ca. 13 689 000 ℳ im Umlauf waren.

Umtauschfristen für die Actien verstaatlichter Deutscher Eisenbahnen.

Für den Umtausch der Stamm- und Stamm-Prioritätsactien der verstaatlichten Eisenbahnen in Preussische Staats-Schuldverschreibungen sind, soweit derselbe noch zulässig, folgende Fristen bewilligt.

Der Umtausch beginnt spätestens:

Altona-Kiel	1. März 1885.
Berlin-Hamburg	1. Juli 1885.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	1. Juli 1885.
Oberschlesische	2. Januar 1885.

Der Umtausch ist gestattet:

Bergisch-Märkische	bis auf Weiteres.
Berlin-Anhalt	
Berlin-Stettin	
Cottbus-Grossenhain	
Köln-Minden	
Magdeburg-Halberstadt Lit. A., B. und C.	
Rheinische	
Thüringische Lit. B. und C.	
Oels-Gnesen	30. September 1885.
Posen-Creuzburg *)	28. Februar 1885.
Rechte-Oder-Ufer	1. Juli 1885.

---

*) Die Liquidation der Gesellschaft ist gleichzeitig eingeleitet, — eine Verlängerung der Umtauschfrist als ausgeschlossen bezeichnet.

Thüringische Lit. A. . . . . 1. October 1885.
Tilsit-Insterburg . . . . 30. Juni 1885.

Preussische Staatsbahnen.

Die Mittheilung des „Berliner Tageblatt", dass nach der Erklärung der Commissarien des Finanzministers weitergehende Ansprüche anderer Verwaltungszweige keine Deckung werden finden können, weil die Einnahmen aus den Staatseisenbahnen hinter den erwarteten Erträgen zurückblieben, entbehrt, wie die „B. P. N." zu erklären ermächtigt sind, der thatsächlichen Unterlage. — Wie der „B. Act." hinzufügt, haben, nach provisorischen Ermittelungen, die Preussischen Staatseisenbahnen in den ersten 7 Monaten des Jahres 1884 vereinnahmt 369 000 000 ℳ, d. i. 5 600 000 ℳ mehr als die provisorischen Einnahmeermittelungen für die gleiche Periode von 1883 ergeben. In den ersten 4 Monaten des Geschäftsjahres wurden folgende Einnahmen erzielt:

	1883/1884 gegen 1884/1885 provisorisch ℳ		ℳ
April	50 524 011	+	2 079 777
Mai	51 468 222	+	947 223
Juni	51 236 481	+	1 792 631
Juli	57 292 196	+	2 157 264
Summa	210 500 000 ℳ		

Da die Einnahmen aus den Staatsbahnen für das Gesammtjahr 1884/1885 auf 572 595 752 ℳ veranschlagt sind, zu denen aus einem Nachtragsetat noch 3 381 588 ℳ kommen, ist es jedenfalls nicht hinter den gehegten Erwartungen, wenn in 4 Monaten, d. i. in einem Drittel des Jahres, 210 500 000 ℳ vereinnahmt wurden.

Berliner Stadtbahn.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat nach hiesigen Blättern Veranlassung genommen, durch Circularerlass den Eisenbahndirectionen aufzugeben, ihre Billets- und Schalterbeamten anzuweisen, das nach Berlin reisende und die Stadtbahn benutzende Publicum darauf aufmerksam zu machen, dass nicht blos nach Stadtbahnhof Friedrichstrasse, sondern auch nach allen Externbahnhöfen der Stadtbahn directe Billets gelöst werden können und dass auch namentlich der Bahnhof Alexanderplatz eine passende Haltestelle für diejenigen Reisenden bietet, welche ihren Aufenthalt in dem Mittelpunkt der Stadt nehmen wollen. Dieser Erlass ist vom Herrn Minister in erster Linie deshalb für nothwendig erachtet worden, um den Bahnhof Friedrichstrasse von dem übermässigen Verkehr soviel als thunlich zu entlasten.

Revision des Submissionswesens.

Zu denjenigen Arbeiten von grossem allgemeinen Interesse in den Preussischen Ministerien, welche nach Ablauf der Urlaubszeit eine raschere Förderung erfahren werden, gehört die Revision der bestehenden Vorschriften über das Submissionswesen. Jene 1880 erlassenen Bestimmungen hatten, wie in industriellen Kreisen mehrfach ausdrücklich anerkannt ist, für Preussen eine Reihe von Beschwerden der betheiligten Privatkreise zweckmässig beseitigt, unter denen das Submissionswesen anderer Staaten noch leidet. Vor ihrem Erlasse waren über die wichtigsten Fragen Vertreter der betheiligten Industrieen gehört worden. Inzwischen sind Fragen, welche bei der Vorberathung der Bestimmungen von 1880 noch weitaus nicht im Vordergrunde standen, zu einer grösseren Bedeutung gelangt. Unter ihnen nimmt die Frage des Zuschlages bei den öffentlichen Verdingungen die erste Stelle ein, die Frage nämlich, ob und inwieweit für die Ertheilung des Zuschlages das Mindestgebot von entscheidender Bedeutung sein soll. Bevor nach dieser Richtung sowie in Bezug auf andere wichtige Fragen eine endgiltige Entscheidung getroffen wird, sollen die von den Organen der Staatsregierung gemachten Erfahrungen durch Berathung mit namhaften praktischen Männern aus den bei Submissionen betheiligten Kreisen des Gross- und Kleingewerbes ergänzt werden. Obwohl die öffentliche Meinung auch in den industriellen Kreisen noch eine feste und übereinstimmende nicht ist, so wird von jener Berathung erhofft, dass aus den vielfach sich kreuzenden Ansichten ein brauchbarer praktischer Kern sich wird herausheben lassen. Die Einberufung der fraglichen Sachverständigen steht nach dem „B. B.-C." nahe bevor.

Zahnradbahn im Harz.

Im Juni d. J. wurde, wie die „Schweiz. Bauzeitung" berichtet, zwischen Oberingenieur R. Abt in Paris und Bahndirector Schneider in Blankenburg (Braunschweig) ein Abkommen getroffen, nach welchem bei der Eisenbahnlinie Blankenburg-Elbingerode-Tanne, deren Bau nach der Notiz in No. 73 S. 951 d. Ztg. bereits begonnen hat, das Abt'sche Zahnstangen-System zur Anwendung kommen wird. Die 27 km lange Bahn wird dem Güter- und Personenverkehr dienen, wird normalspurig und theils als Adhäsions-, theils als Zahnstangenbahn gebaut. Bis zu 25 ‰ arbeiten die Zahnradlocomotiven einzig vermittelst der Adhäsion und blos auf den steileren Strecken (Maximalsteigung 60 ‰) kommen neben der Adhäsion noch zwei dreifache Zahnräder zur Wirkung. Die Geschwindigkeit wird hier auf ungefähr 12 km pro Stunde ermässigt, während sie auf den Adhäsionsstrecken bis 40 km betragen darf. Das Zugsgewicht, welches die Abt'schen Maschinen auf den genannten Steigungen zu befördern vermögen, beträgt 120—150 t, nicht gerechnet das 50 t betragende mittlere Dienstgewicht der Locomotiven. Die Anlage der Bahn sammt Betriebsmaterial und Einrichtungen wurde zu nicht ganz 81 000 fl. pro Kilometer veranschlagt.

Erfurt-Suhl-Ritschenhausener Eisenbahn.

Neuerdings haben zwischen Vertretern der Königlich Preussischen Eisenbahndirection in Erfurt und der Königlich Bayerischen Eisenbahnverwaltung Conferenzen stattgefunden, in welchen es sich um die Regelung des directen Personen- und Güterverkehrs zwischen Thüringen und Bayern über die neue Linie Erfurt-Suhl-Ritschenhausen-Schweinfurt handelt.

Kohlenbahn.

Am 22. Juli 1884 ist die schmalspurige Eisenbahn von der Carl-Emanuelgrube nach den Porembaschächten der Königin Luisegrube im Eisenbahn-Directionsbezirk Breslau in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet worden.

Danziger Speicherbahn.

Am 15. September hat die landespolizeiliche Abnahme der neuen Güterbahn auf der Danziger Speicherinsel und am folgenden Tage die Abnahme seitens der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg, welche den Betrieb auf der Speicherbahn bekanntlich übernommen hat, stattgefunden. Die Betriebseröffnung steht sonach für die nächsten Tage bevor.

Oberröblingen-Querfurt.

Die neu erbaute, 15 km lange Eisenbahnstrecke Oberröblingen-Querfurt mit den Zwischenstationen und Haltestellen Stedten, Schraplau, Esperstedt, Kuckenburg und Obhausen, wird voraussichtlich im October cr. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet und tritt auf derselben von dem noch näher bekannt zu gebenden Tage der Betriebseröffnung ein Fahrplan in Kraft, nach welchem in jeder Richtung täglich 4 Züge verkehren.

Eisenbahn Lauterberg-St. Andreasberg.

Diese Bahn wird voraussichtlich Mitte October dem Verkehr übergeben werden.

Rechte-Oder-Ufer-Bahn.

Die Eröffnung der letzten Theilstrecke Stahlhammer-Lublinitz der Bahn Tarnowitz-Kreuzburg ist für den 16. October in Aussicht genommen.

Sächsisch-Böhmischer Eisenbahnanschluss.

Wie gemeldet wird, soll die Verbindung der Prag-Duxer Bahn mit den Sächsischen Bahnen Anfangs November vollendet werden.

Rostock-Stralsunder Eisenbahn.

Die Ausführung der genannten Bahn wird als Vollbahn projectirt, welche indessen zunächst eingleisig angelegt werden soll, während das zweite Gleise bei Bedürfniss später gelegt werden kann. Es hängt nunmehr davon ab, dass die Vereinbarungen zwischen der Preussischen und Mecklenburgischen Regierung die Zustimmung der Landesvertretungen finden, damit der Bau der Bahn Anfang nächsten Jahres beginnen kann. Die Betriebseröffnung ist alsdann noch zum Herbst zu erwarten.

Secundärbahn Tilsit-Pillkallen.

Man schreibt der „Voss. Ztg.": Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die K. Eisenbahndirection in Bromberg nunmehr beauftragt, auch für die Fortsetzung der Eisenbahnlinie Labiau-Tilsit in der Richtung auf Pillkallen-Stallupönen die allgemeinen Vorarbeiten vornehmen zu lassen.

Eisenbahn Königsberg-Cranz.

Die Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister wird demnächst erfolgen und darauf auch die Publication der für den Bahnbau ertheilten Concession. Es wird nunmehr in Königsberg ein Baubureau etablirt und der Bau so gefördert werden, dass, wenn nicht unvorhergesehene, nicht zu beseitigende Hindernisse demselben in den Weg treten, die neue Bahnstrecke spätestens zur Zeit der beginnenden nächstjährigen Badesaison in Cranz wird eröffnet werden können.

Unstrutbahn.

Auch das letzte Hinderniss des Unstrutbahnbaues ist nunmehr beseitigt, indem jetzt der vom Staate geforderte Garantiefonds für die Kosten der Vorarbeiten gedeckt ist, und zwar lediglich aus dem Kreise Querfurt.

Hamburg-Segeberger Bahnproject.

Dem Vernehmen nach ist dies Bahnproject als völlig gesichert zu betrachten und es soll in allernächster Zeit mit den Vorarbeiten begonnen werden. Eine anberaumte Versammlung der interessirten Ortschaften wird über die Beschaffung der Kosten für die Vorarbeiten, welche sich auf etwa 1 500 ℳ belaufen, Beschluss fassen.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5123 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Commission, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 5277 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses zur Karte der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit Angabe der Ladeprofile (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 5311 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Commission, betreffend Aufforderung zur Wahl einer vorsitzenden Verwaltung für diese Commission (abgesandt am 21. d. Mts.).

Die Agudio'sche Seilbahn auf die Superga.[1])

Im Frühling dieses Jahres ist in der Nähe von Turin eine Seilbahn nach dem System Agudio eröffnet worden, welche eine nähere Beschreibung verdient, da sie in ihrer Einrichtung gegenüber den Bahnen bei Dusino[2]) und Lanslebourg[3]) einige Abänderungen aufweist und zugleich beurtheilen lässt, in wie weit das Agudio'sche System zur Herstellung steiler Personenbahnen geeignet und welcher Vervollkommnung dasselbe überhaupt fähig ist.

Die Bahn auf die Superga beginnt bei der Station Sassi der mit Dampf betriebenen Strassenbahn Turin-Gassino-Brusasco, ungefähr 3 km von Turin entfernt und führt auf den Gipfel des Berges (658 m über Meer), welcher eine herrliche Aussicht bietet und auf welchem im vorigen Jahrhundert (1717—31) von König Vittorio Amedeo zum Gedächtniss an die Belagerung Turins (1706) eine grosse Basilica erbaut worden ist. Der Verkehr wurde bisher nur durch die mit zahlreichen Krümmungen angelegte Strasse vermittelt, auf welcher Fuhrwerke vom Fuss des Berges bis zur Spitze ca. 1½ Stunden brauchen.

Die Bahn hat eine Länge von 3 130 m; ihr Ausgangspunkt liegt 223 m, ihr Endpunkt 642 m ü. M., so dass die Höhendifferenz 419 m und die durchschnittliche Steigung 13,4 pCt. beträgt. Die wirkliche Steigung schwankt indessen zwischen 0 und 20 pCt. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 2,5 m, somit die Fahrzeit 20 Minuten.

Von der Gesammtlänge der Bahn läuft infolge des stark coupirten Terrains nur ungefähr die Hälfte geradlinig; die andere Hälfte hat Radien von 1 000 m bis zu 300 m herunter.

Die Bahn besitzt zwei kurze Tunnel von 67 resp. 61 m Länge, zwei hervorragende Einschnitte von 8 resp. 10 m Tiefe, zwei Strassenüberführungen (die eine in Eisen, die andere massiv) und zahlreiche Stützmauern. Zwischen den beiden Endstationen sind noch zwei Haltestellen vorgesehen.

Das Gleise besitzt 1,49 m Spurweite; die 17 kg schweren Vignoles-Schienen ruhen auf eichenen 18/18 cm starken Langschwellen, in diese sind ⊓-förmige eiserne Querschwellen, die Flanschen nach unten gekehrt, eingelassen; sie wiegen 9,5 kg pro Meter, sind 112 mm breit, 1,7 m lang und lehnen sich, um das Rutschen des Gleises zu verhüten, thalabwärts an 1,7 m tief eingerammte eichene Pfähle; der Abstand dieser Querschwellen beträgt in der Regel 1,35 m, in der obersten Strecke dagegen, wo sich die stärkste Steigung mit dem kleinsten Radius vereinigt, blos 0,90 m; da wo Leitrollen für das Seil angebracht sind, wurden ferner zwei längere Schwellen im Abstand von 0,45 m verlegt.

In der Achse des Gleises läuft ferner, auf einer hölzernen 27/18 m starken Langschwelle befestigt, die Zahnstange, die an Stelle des früher (bei Dusino) angewandten Schleppseiles dem Locomotor den nöthigen Halt verleiht. Diese Zahnstange ist eigenthümlich construirt; sie besteht aus zwei ⊔-Eisen, welche alle 50 mm durch verschränkt stehende Niete mit einander verbunden sind; um diese Niete schlängelt sich ein 12 mm dickes und 110 mm breites Stahlband. Jeder neunte Niet ist durch einen Schraubenbolzen ersetzt, der die Zahnstange auf ihrer Unterlage festhält. Die Länge der Stahlbänder beträgt je 1,8 m, dieselbe reducirt sich jedoch in Folge der Fältelung auf ein Drittel. Die genannten ⊔-Eisen sind ebenfalls nur 1,8 m lang, so dass den Bahnkrümmungen leicht gefolgt werden kann. Die Stösse dieser Eisen sind gegenüber denjenigen der Stahlbänder verschränkt, so dass die Zahnstange ein continuirliches Organ wird. Ihr Gewicht beträgt pro Meter 54 kg.

Das stählerne Treibseil hat eine Dicke von 23 mm und besteht aus sechs Strängen, die sich um ein Hanfseil legen; jeder Strang besitzt wieder 8 Drähte von 1,8 mm Durchmesser, so dass das ganze Seil einen Querschnitt von 122 mm² besitzt. Sein Gewicht beträgt 1,5 kg pro lfd. Meter.

Das Treibseil erhält seine treibende Kraft an der unteren (Anfangs-)Station, wo es vier Mal um zwei verticale, gekehlte, ca. 20 m von einander entfernte Rollen geschlungen ist, von welchen die eine auf der Triebwelle der Dampfmaschine sitzt, während die andere auf einem Gestelle ruht, welches sich auf gemauerter Unterlage in der Längsrichtung verschieben und in beliebiger Stellung festklemmen lässt; diese Einrichtung dient zur Regulirung der Seillänge für den Fall, dass bei grösseren Zügen ein zweiter Locomotor eingeschaltet werden muss. Von hier läuft das Seil nach der ganz am unteren Ende der Bahn befindlichen Spannrolle, welche auf einem Wagen ruht und durch ein Gewicht derart angezogen wird, dass im Seile eine constante Spannung entsteht. Von der Spannrolle aus läuft nun das Seil über kleinere Führungsrollen der linken Seite der Bahn entlang, umschlingt unterwegs die zwei Rollen des Locomotors, erreicht am oberen Ende der Bahn die fest gelagerte Umkehrrolle und gleitet von da aus in einer Höhe von 4,25 m über dem Bahnniveau, wiederum von Führungsrollen geleitet, nach dem Ausgangspunkte zurück. Die vier feststehenden Rollen, die vom Seil umschlungen werden, haben sämmtlich 4 m Durchmesser, diejenigen des Locomotors dagegen nur etwa halb so viel.

Der aufwärts gehende Zweig des Seiles gleitet in geraden Strecken über horizontal gelagerte, gusseiserne Rollen von 0,35 m Durchmesser. Sie folgen in Abständen von 16—18 m; ihre Zapfen sind gegen das Eindringen von Unreinigkeiten geschützt und können gut geschmiert werden. In den Curven dagegen sind in Entfernungen von 8—10 m Rollen mit verticaler Drehachse, 0,32 m breit, angebracht; das Lager, das den Drehzapfen aufnimmt, trägt auf der convexen Seite einen vorspringenden Arm, der dazu dient, das vom Locomotor abgleitende Seil aufzufangen.

Während der aufwärts gehende, active Zweig des Treibseiles in constanter Entfernung links von der Bahnachse laufen muss, bewegt sich der absteigende freier, d. h. geradliniger und liegt sogar stellenweise rechts von der Bahn. Die Leitrollen folgen in Abständen von ca. 100 m; sie ruhen auf gemauerten Pfeilern, haben in den Geraden 1 m, in den Curven 2,3 m Durchmesser und ihre Drehachsen sind ebenfalls in den Geraden horizontal, in den Curven vertical gelagert.

Die Ausgangsstation Sassi besitzt eine Remise für 12 Wagen mit 4, durch eine Schiebebühne verbundenen Gleisen. Gegenüber steht das einfach gehaltene Aufnahmegebäude für die Passagiere. Zwischen beiden befinden sich 3 Gleise; das mittlere ist das eigentliche Fahrgleise; eines der beiden anderen dient zum Rangiren, das dritte zur Verbindung mit der Dampfstrassenbahn Turin-Brusasco.

Auf derselben Seite wie das Aufnahmegebäude finden wir drittens eine Remise für die Locomotoren, verbunden mit einer kleinen Reparaturwerkstatt, und endlich, an diese angebaut, das Gebäude für die 4 Dampfkessel und die 2 Dampfmaschinen.

Den wichtigsten und zugleich complicirtesten Theil des ganzen Werkes bildet der sinnreich construirte Locomotor.

Zwei horizontale Wellen tragen an ihrem linken Ende 1,2 m von der Längsaxe des Wagens entfernt, die beiden gekehlten Treibrollen, über welche das Drahtseil geschlungen ist. Die Bewegung, die sie hierbei erhalten, wird vermittelst zweier conischen Zahnräder auf die verticalen Wellen übertragen, welche an ihren unteren Enden die mit der früher beschriebenen Zahnstange in Eingriff stehenden Zahnräder tragen. Damit die Bewegung des Seiles beim Anfahren dem Wagen nur allmälig mitgetheilt werde und damit der Führer den Zug unterwegs anhalten kann, sitzen die Zahnräder lose auf der Welle, können aber an die festsitzenden Frictionsräder angepresst werden; zu diesem Zwecke werden durch Bewegen eines Hebels und durch eine eigenthümliche Uebersetzung sechs kreissegmentförmige Klötzchen gleichzeitig an die Innenfläche der Räder angedrückt. Um auf den horizontalen Strecken der Stationen auch rückwärts fahren zu können, wird der Hebel nach der entgegengesetzten Seite gepresst, wobei das Zahnrad gefasst und zur Wirkung gebracht wird. Um bei einem allfälligen Seilbruche und falls die Frictionsräder ausgelöst werden, den Wagen in seiner augenblicklichen Stellung fest zu halten, stehen bei der Bergfahrt vier Sperrklinken in beständigem Eingriff mit der Zahnstange; bei der Thalfahrt werden sie vermittelst eines Handrädchens zur Seite gedreht.

Bei der Thalfahrt bewirkt natürlich das eigene Gewicht des Zuges die Bewegung, und es kommt nur darauf an, diese Bewegung durch Bremsen zu hemmen und möglichst constant zu erhalten. Hierauf hat der Erfinder beinahe übergrosse Sorgfalt verwendet. In erster Linie werden vermittelst einer Kurbel Bremsklötze an die auf den Wellen befestigten gusseisernen Scheiben gepresst; die Bewegung wird vermittelst zweier conischer Räder auf die Welle und von dieser durch ein Schnecken-

---

[1]) Aus einem durch Abbildungen veranschaulichten Aufsatz des Professors W. Ritter in der Schweizerischen Bauzeitung No. 11 vom 13. September cr., welcher grösstentheils dem „Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate" entnommen ist.

[2]) Handbuch für specielle Eisenbahn-Technik, Band I, Cap. XVIII (Aussergewöhnliche Eisenbahnsysteme).

[3]) Bei Lanslebourg (an der Montcenis-Bahn) betrug die Länge 2 300 m, die Höhendifferenz 537 m, die grösste Steigung 38 pCt., der kleinste Radius 150 m.

rad auf eine Welle übertragen, auf der sich zwei Gegengewinde befinden. Um Erhitzung zu vermeiden, wird aus einem Behälter fortwährend Wasser zu den Bremsflächen geleitet.

In zweiter Linie kann das Treibseil, das sich bei der Thalfahrt in Ruhe befindet, zum Bremsen verwendet werden, indem durch Bewegen eines Hebels die Zahnräder leicht an die Frictionsräder angepresst werden. Drittens stehen zwei eiserne Bremsbacken zur Verfügung, welche die hölzerne Langschwelle unter der Zahnstange zwischen sich fassen; um sie anzuziehen, wird eine Curbel benutzt, welche die Hebelarme in Drehung versetzt.

Die Radien der verschiedenen Räder und Rollen sind so gewählt, dass das Seil sich 4⅓ mal schneller bewegt als der Wagen.

Das rollende Material besteht aus 4 geschlossenen und 6 offenen Personenwagen; erstere haben 12 Sitzplätze erster und 20 zweiter Classe; letztere enthalten Platz für 40 Personen.

Ein normaler Zug soll drei Wagen, somit (Stehplätze eingerechnet) ca. 150 Personen führen. Bei starkem Andrang werden doppelte Züge, aus 6 Wagen und 2 Locomotoren bestehend, formirt. Das Gesammtgewicht eines solchen Doppelzuges wird zu 36 t angenommen. Daraus ergiebt sich bei 2,5 m Geschwindigkeit und 20 pCt. Steigung (den Reibungswiderstand gleich $^1/_{200}$ angenommen)

$$\text{die Zugkraft} = 36\ (200 + 5) = 7\,380 \text{ kg}$$

$$\text{und die Betriebskraft} = \frac{7\,380 \cdot 2{,}5}{75} = 246 \text{ Pferdestärken.}$$

Aus Analogieen mit der Seilbahn bei Lanslebourg werden 50 pCt. Nutzeffect vorausgesetzt, so dass die Leistung des Dampfmotors sich zu rund 500 Pferden berechnet.

Die Spannung im Treibseil beträgt, da es sich 4⅓ mal schneller bewegt als der Zug, $\frac{7\,380}{4⅓} = 1\,640$ kg, was pro mm^2 einer Beanspruchung von 13⅓ kg gleichkommt, während die Festigkeitsversuche 140 kg ergeben haben.

Die Seilbahn auf die Superga ist von einer anonymen Gesellschaft erbaut worden; an deren Spitze stehen der Ingenieur Comm. Luigi Ranco und der Advocat A. Gonella; die technische Oberleitung besorgte der Erfinder des Systems, Ingenieur Comm. T. Agudio selbst; die Ausführung des Baues lag in den Händen des Herrn A. Del Vecchio und der Ingenieure P. Viotti, E. Perini und C. Zanetti.

Die Zahnstange, die eisernen Schwellen, die Wagen und die eiserne Brücke wurden von den Werkstätten in Savigliano, die Locomotoren von den Werkstätten der Oberitalienischen Bahnen in Turin, die Transmissionseinrichtungen und einige Theile der Locomotoren vom Turiner Arsenal, von Ingenieur G. Enrico und von der Colla'schen Giesserei, die Dampfmaschine von Gebr. Sulzer in Winterthur und das Drahtseil endlich von R. S. Newall & Co. in Newcastle geliefert.

Die Eisenbahn Belgrad-Nisch.

Ueber die Trace der Eisenbahn Belgrad-Nisch wird Folgendes mitgetheilt:

Die Linie Belgrad-Nisch verbindet die beiden wichtigsten Städte des Landes miteinander. Der Bahnhof in Belgrad, der durch eine die Save übersetzende Abzweigung direct mit den Ungarischen Eisenbahnen verbunden, ist parallel zu dem Flusse am Fusse des Berges angelegt worden, auf dem Belgrad liegt. Er befindet sich 76 m über der Meeresfläche, bedeckt einen Raum von 13 ha und hat eine Länge von 1 200 m. Die Baulichkeiten sind noch nicht ganz fertiggestellt.

Von Belgrad aus folgt die Bahn durch 3 km dem Laufe der Save, geht dann in das Thal von Topschider über und übersetzt den Fluss Topschider auf einer 20 m langen Brücke. Beim Kilometer 6 findet sich die erste Station Topschider, ein beliebter Ausflugsort für die Bewohner der Hauptstadt.

Nach dieser Station läuft die Bahn fortwährend in dem waldreichen Topschiderthale, in dem sie sich an die Hügel anlehnt. Sie führt bei den Stationen Resnik und Ripagne vorüber und gelangt hierauf bei Kilometer 22 in das Defilé von Ripagne. Hier steigt die Bahn, die Trace wird schwierig, es folgen einander zahlreiche kleinere Kunstobjecte, darunter ein eiserner Viaduct von 120 m Länge und 20 m Höhe. Hierauf übersetzt die Bahn die Wasserscheide zwischen Save und Morava und gelangt zu dem ersten Tunnel von 1 600 m Länge, nach dem Tunnel folgt ein weiterer eiserner Viaduct von 143 m Länge und 25 m Höhe, worauf wieder zwei Tunnels, der eine von 225 m, der andere von 562 m, in der Höhe von 225 m zu durchfahren sind.

Die Bahn erreicht dann die Stationen Vlaschka, Medjuludje, Koussadak und Palanka und führt durch Wiesen zum Jassenitzaflusse, der auf einer 60 m langen Brücke überfahren wird, und dann zur Station Velika-Plana bei Kilometer 90 auf dem rechten Ufer der Morava. Dies ist der Verbindungspunkt mit der Zweiglinie von Semendria (44 km), die für die Materialtransporte zum Baue der Hauptbahn hergestellt wurde, nun aber über Beschluss der Skupschtina auch weiter fortbestehen wird.

Die nächste Station Lapovo liegt bei Kilometer 110. Die Station, welcher der Verkehr nach dem Kriegsarsenal von Kragujevatz zufällt, besitzt ein Depôt für 6 Maschinen und grössere Lagerhallen. Nach Lapovo folgt Bagrdan. Hier ist das Moravathal mehr als 15 km breit, allein unmittelbar nach der Station verengt es sich. Bei Kilometer 120 übersetzt die Bahn die Ossanitza, einen grösseren Seitenfluss der Morava, auf einer Brücke von 40 m Länge. Die Bahn läuft noch immer auf dem rechten Morava-Ufer; sie fährt bei der Station Yagodina vorüber nach Chupria, in dem sie eine Brücke von 320 m Länge übersetzt. Auf Chupria folgt die Station Paratschin bei Kilometer 155. Hier befindet sich eine Tuchfabrik, welche die Stoffe für die Armee Serbiens liefert. Bei Kilometer 188, nach den Stationen Sikiritza und Stalac führt die Bahn in ein zweites Defilé. Der Bahnkörper musste einerseits gegen die Morava durch Mauern geschützt werden, anderseits mussten in den Felsen Einschnitte gemacht und ein Tunnel von 220 m gebaut werden. Nach diesem Defilé übersetzt die Bahn die Morava bei Kilometer 190 und geht nun auf das linke Ufer über. Es folgen die Stationen Djunis und Korman, endlich Alexinatz bei Kilometer 215.

Zwischen Alexinatz und Nisch liegt die Station Grentch. Bei Tupovatz wird die Morava neuerlich auf einer 200 m langen Brücke, und die Nischawa auf einer 60 m langen Brücke übersetzt. Hieraut erreicht die Bahn Nisch. Der Bahnhof ist noch nicht vollendet, er wird gross und geräumig hergestellt werden.

Die Bahn ist überall gut gebaut. Es finden sich bis auf die wenigen Kilometer in den beiden Defiléen weder grössere Steigungen noch Curven mit kleinen Radien. Die Züge können demnach mit aller nur wünschenswerthen Raschheit verkehren, wie dies auf einer später gewiss internationalen Linie nothwendig ist.

Zur Bremsenfrage.

Es liegt im „Oesterr. C.-Bl." eine vom 20. August datirte Aufstellung der Vacuum Brake Co. Lmd. vor, in welcher die einzelnen Eisenbahnverwaltungen Europas aufgeführt werden, bei welchen die Bremsen der genannten Gesellschaft in Verwendung stehen. Nach diesem Verzeichniss laufen derzeit in

	mit der Vacuumbremse versehene Locomotiven	Wagen
Oesterreich	733	3335
Ungarn	237	689
Deutschland	201	613
Grossbritannien	1 256	6 510
Frankreich	1 610	4 525
Italien	110	448
Schweiz	44	160
Russland	68	288
Dänemark	57	200
Spanien und Portugal	115	—
Belgien	12	40
Rumänien	11	7
Serbien	5	91
Türkei	5	40
Holland	1	—
Summa	4 052	16 946

Ferner waren ausgerüstet mit automatischen Vacuumbremsen in

	Locomotiven	Wagen
England	806	4 553
Frankreich	1	10
Ungarn	1	6
Summa	808	4 569

so dass im Ganzen gegenüber dem am 1. December 1882 zuletzt ausgewiesenen Totalziffer von 3 825 Locomotiven und 16 487 Wagen bei der jetzigen Ziffer von 5 310 Locomotiven und 21 515 Wagen ein Zuwachs von 1 485 Locomotiven und 5 028 Wagen, welche mit Vacuumbremsen versehen sind, zu verzeichnen ist.

Von den Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen, welche die Vacuumbremse eingeführt haben, sind die folgenden zu nennen: Oesterreichische Staatsbahnen, Südbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterreichich-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterreichische Nordwestbahn, Galizische Carl-Ludwigbahn, Buschtêhrader Eisenbahn, Dux-Bodenbacher Bahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Westbahn, Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, Mährisch-Schlesische Centralbahn, Prag-Duxer Bahn, Ungarische Staatsbahnen, Ungarische Westbahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Mohacs-Fünfkirchener Bahn und Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn.

XXV. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure.

III. Verhandlungstag.

Zunächst fanden die von dem zweiten auf den dritten Tag verlängerten Berathungen über das Patentgesetz einen ebenso raschen wie versöhnlichen Abschluss Dank der wiederholten Vorberathung durch den Vorstandsrath unter Zuziehung der hauptsächlich Dissentirenden. Danach beauftragt die Hauptversammlung die Commission des Berliner Bezirksvereins, die verschiedenen Bezirksvereine aufzufordern, bis spätestens 15. November l. J. ihre den Vorschlägen der Berliner Commission entgegenstehenden Ansichten über die Vorlage demnächst nach Massgabe der Vorschläge zu amendiren und die so geschaffene Arbeit dem Herrn Reichskanzler zu überreichen. Soweit der engere Vorstand sich den Vorschlägen der Bezirksvereine nicht anzuschliessen vermag, sind die betreffenden Ausführungen, sofern es die fraglichen Bezirksvereine wünschen, in einem besonderen Anhange der vorstehend genannten Gesetzesreform-Denkschrift anzuhängen. Zu den Berathungen des engeren Vorstandes in Berlin in obigem Betreffe werden die Vertreter von Bezirksvereinen, welche dieses wünschen und die dadurch entstehenden Kosten tragen, beigezogen. Zur leichteren Orientirung der Bezirksvereine wird vom Generalsecretariate ein übersichtliches Bild der zu den ursprünglichen Anträgen der Berliner Commission gestellten Anträge, nächst den abändernden Beschlüssen des Vorstandsrathes in besonderer Broschüre recht bald gegeben werden. Diese Beschlüsse finden die einstimmige Annahme.

Am dritten Tage berichtete ferner Herr L. Post von Mannheim zuerst und gewissermassen als Vorbereitung für die Excursionen des folgenden Tages über die Industrie im Bezirke des Mannheimer Bezirksvereins, der die Städte Worms, Frankenthal, Ludwigshafen, Speyer, Heidelberg, Weinheim und Mannheim und Nebenorte umfasst. Redner bespricht die günstige geographische Lage der Rheinorte in Bezug auf die Industrie, da die billige Wasserstrasse und später die Schienenwege zu beiden Seiten des Rheins die Rohmaterialien zuführen.

Nicht wenig sei die Industrie auch durch die betreffenden Landesregierungen unterstützt worden, welche freigebig und mit weitem Blick Verkehrsanstalten geschaffen haben zur Förderung von Handel und Industrie. Neben diesen beiden Factoren habe ein reger Handelsgeist und Sinn für gewerbliche Unternehmungen der Bewohner, sowie die Thatkraft und Fähigkeit einzelner hervorragender Industrieller, besonders auf dem Gebiete der Grossindustrie, zur Blüthe beigetragen.

Den ersten Rang der Industrie der genannten Gegend — wir können hier nur summarisch berichten — nahm die chemische Industrie ein. Die Bedeutung der chemischen Industrie sei daraus zu entnehmen, dass in derselben ca. 5 400 Arbeiter beschäftigt werden und ca. 3 300 Dampfpferdekräfte thätig seien. Eine gewisse Bedeutung habe auch die Maschinenindustrie erlangt, die theils selbstständige Producte liefere, welche weit über Deutschlands Grenzen hinaus Absatz finden, theils dem Bedürfniss der chemischen Industrie und anderen Industriezweigen zu dienen berufen sei.

Die Industrie der Steine und Erde weist gleichfalls Fabriken von Bedeutung auf. In diesen Werken sind ca. 1 500 Arbeiter thätig, 1 740 Dampfpferdekräfte und 400 Wasserpferdekräfte.

Die Textilindustrie des Bezirks umfasst drei grössere Kunstwollfabriken, eine Kammgarnspinnerei, eine Floretstickseidefabrik und eine grössere Baumwollspinnerei und Weberei, welche den grössten Theil ihrer Gespinnste zu baumwollenem Sammt verarbeitet. Die Textilindustrie beschäftigt ca. 2 200 Arbeiter und 1 540 Dampfpferdekräfte.

Eine sehr bedeutende Industrie ist die Lederindustrie zu Worms und Weinheim. Diese Industrie beschäftigt ca. 3 800 Arbeiter und sind ca. 230 Dampfpferde- und 20 Wasserpferdekräfte als motorische Kräfte darin thätig. Der Werth der Producte kann auf über 20 000 000 ℳ jährlich geschätzt werden.

Die Biergrossindustrie ist durch 14 grössere Brauereien vertreten, von einer Leistungsfähigkeit von 90 000 bis zu 100 000 hl pro Jahr. Sie beschäftigt ca. 420 Arbeiter und hat 570 Dampfpferdekräfte zu Motoren.

Die Mühlenindustrie ist durch 10 grössere Dampf- und Wassermühlen im Bezirke vertreten mit 670 Dampfpferde- und 375 Wasserpferdekräften und ca. 260 Arbeitern. Im Bezirke bestehen sodann 4 grössere Oelfabriken, welche hauptsächlich Speiseöle liefern.

Eine hervorragende Bedeutung hat am Bezirke sodann die Zuckerindustrie, sowohl wegen ihres Alters — zwei Fabriken wurden schon Ende der 30er Jahre gegründet — als auch wegen ihrer grossen Ausdehnung und Productionskraft mit 2 040 Arbeitern und 1 157 Dampfpferdekräften als motorische Kraft.

Ein Genussmittel, bei dessen Bearbeitung die Maschinentechnik nur in beschränktem Masse Anwendung findet, ist der Tabak. Für Cigaretten und Rauchtabak giebt es einzelne maschinelle Betriebe, welche ca. 50 Dampfpferdekräfte erheischen.

Von anderen Industrien verdienen Erwähnung die Fabrikation von Weich- und Hartgummiwaaren für technische, pharmaceutische, physikalische Zwecke, als Bekleidungsgegenstände u. s. w., Schmuckgegenstände und Kämme. Diese Industrie beschäftigt ca. 900 Arbeiter und braucht 470 Dampfpferde als motorische Kraft.

Die Papierindustrie ist im Bezirke durch eine grosse Papier- und Tapetenfabrik, eine sehr bedeutende Tapetenfabrik, eine Spielkartenfabrik, eine Strohstoffpapierfabrik und eine Fabrik für Filtrirpapier vertreten.

Die Holzsägereien und Hobelwerke beschäftigen ca. 130 Arbeiter mit 185 Dampfpferdekräften. Die Holzbearbeitung ist durch eine Fabrik für Holztypen und Buchdruckutensilien, sowie Tapetendruckwalzen, 2 Schulbankfabriken, 2 Stuhl- und 1 Peitschenfabrik vertreten, 1 Kisten- und 1 Fassfabrik, 1 Fabrik für Gewehrschäfte. Dieselbe erfordert ca. 100 Dampf-, 10 Wasser- und 4 Gaspferdekräfte und beschäftigt ca. 360 Arbeiter.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist die Verarbeitung von Harzproducten aller Art in ca. 12 Betrieben.

Für diese vielerlei Industrien und Betriebe gross wie klein ist der Wasserbezug der Rohstoffe ein wesentlicher Factor. Daher sind auch an den Rheinuferstädten Mannheim und Ludwigshafen drei Transportgesellschaften für Wassertransport entstanden. Ihre Fahrzeuge, Güterdampfer und Schleppkähne, haben ca. 21 000 t Tragfähigkeit, ca. 6 700 indic. Pferdekräfte und betrug das im letzten Betriebsjahre transportirte Güterquantum ca. 366 000 t. Die 551 km lange Strecke des Rheins von Rotterdam bis Mannheim-Ludwigshafen durchlaufen die Güterdampfer im Sommer in 4—5, im Winter in 6—7 Tagen und die Schlepp(kähne)züge im Sommer 6—7, im Winter 8—9 Tage.

Diese drei Gesellschaften beschäftigten ca. 380 Arbeiter. Endlich sind auch noch 2 Etablissements für Dampfererhaltung mit maschinellen Einrichtungen, Dampfelevatoren, Krahnenaufzügen, Silolagereinrichtungen zu erwähnen. Dieselben haben einen Fassungsraum für ca. 900 000 Centner trockener Normalgüter und ca. 50 000 Fässer Oel (Petroleum etc.). In denselben werden ca. 125 Arbeiter beschäftigt und sind ca. 100 Dampfpferdekräfte und ca. 32 Gaspferdekräfte thätig.

Fasst man alle die genannten Betriebe zusammen, so sind im Bezirke im Ganzen thätig:

Dampfpferdekräfte	ca.	18 000,
Wasserpferdekräfte	„	1 080,
Gaspferdekräfte	„	75.

Die Kesselheizfläche beträgt ca. 32 500 qm. Die Zahl der direct beschäftigten Arbeiter 25 000. Die erstere Arbeiterzahl (ohne die Tabaksindustrie) vertheilt sich in der Hauptsache auf:

2	Betriebsstätten	mit über 2 000	Arbeitern,
1	„	von 1 000—2 000	„
10	„	„ 500—1 000	„
19	„	„ 200—500	„
56	„	„ 50—200	„
93	„	„ unter 50	„

Hierauf erhielt das Wort Herr Teblert, Ingenieur in Berlin, und zwar über die Bedeutung der Patentschriften und Patentansprüche unter Berücksichtigung bisher bekannt gewordener, gerichtlicher Entscheidungen.

Die bisher geübte Praxis, Patentverletzungen durch Anhängigmachen von Strafverfahren zu verfolgen, hat dargethan, dass dieses Rechtsmittel in den seltensten Fällen zu dem gewünschten Ziele führt, wenn die Patentverletzung nicht so eclatant dalag, dass auch der Laie dieselbe erkennen konnte.

Die Misserfolge werden theilweise dem Patentgesetze zugeschrieben, sind aber zum grössten Theil auf die mangelhafte Abfassung der Patentbeschreibungen und Ansprüche zurückzuführen. Nach § 34 des Patentgesetzes kann eine Patentverletzung nur dann strafrechtlich verfolgt oder aus derselben ein Entschädigungsanspruch geltend gemacht werden, wenn sich der Nachweis führen lässt, dass die Patentverletzung wissentlich begangen war, d. h. es muss der Verletzer davon überzeugt gewesen sein, dass er eine strafbare Handlung beging, als er die patentirte Erfindung in Benutzung nahm. Dies setzt vor allen Dingen eine Kenntniss der Patentschrift und des Patentanspruchs, dann aber auch ein Erkennen des durch denselben gewährten Schutzes voraus. Der Strafrichter wird daher nur dann verurtheilen, wenn er selbst die Ueberzeugung gewonnen hat, dass die Patentschrift so beschaffen war, dass ein Erkennen des wesentlichen Inhalts derselben überhaupt möglich und der Verletzer auch hierzu im Stande war. Jedes von dem letzteren bei seiner Vertheidigung benutzte Moment, welches eine Erschwerung dieser Erkenntniss darthut, jede Undeutlichkeit der Patentschrift, ja sogar ein unzweckmässig verwandter Buchstabe kann daher eine Verurtheilung in Frage stellen, wie dies die Praxis gezeigt hat. In solchen Fällen wird dann zum Mindesten eine Freisprechung aus subjectiven Gründen erfolgen, oft aber auch die objective Patentverletzung verneint werden. Letzteres ist nun besonders gefährlich, da es in solchen Fällen fast unmöglich ist, in

der Revisionsinstanz eine Aufhebung des Urtheils herbeizuführen, denn die Gründe, welche das erstinstanzliche Gericht dazu bewogen haben, die Freisprechung aus objectiven Gründen vorzunehmen, genügen mindestens zu einer solchen aus subjectiven. Es wird also in solchen Fällen für das Revisionsgericht niemals eine Veranlassung vorliegen, das freisprechende Urtheil aufzuheben, so dass eine spätere Verfolgung mittelst anderer Rechtsmittel fast unmöglich, mindestens aber sehr langwierig ist. Die Beurtheilung des Inhalts der Patentschriften und Ansprüche steht dem Richter allein zu; das Patentamt hat nur die Patente zu ertheilen, auf Antrag nichtig zu erklären oder zurückzunehmen. Irgend welche Beurtheilung der Wirkung des Patentes steht dem Patentamt nach einer Entscheidung des Reichsgerichts nicht zu. Das Gericht kann daher die Patentansprüche ganz selbstständig beurtheilen, und dies geht so weit, dass nach einem Ausspruch des Reichsgerichts das Gericht den Patentanspruch bis zur Inhaltlosigkeit interpretiren kann. Diese scharfe Beurtheilung bezog sich auf einen Anspruch, den das Patentamt sogar selbst formulirt hatte, und dessen Abänderung der Patentsucher nicht mehr vornehmen konnte, weil die Formulirung in der Beschwerdeinstanz erfolgt war.

Es zeigte sich in dem Gerichtsverfahren, dass der auf die bekannten Wegmann'schen Porzellanwalzen für Walzenstuhlungen gerichtete Anspruch eine nähere Bezeichnung der Beschaffenheit der Walzen enthält, die eigentlich jeder Walze aus diesem Material zukommt, und das Gericht glaubte daher nicht erkennen zu können, worin der eigentliche, durch den Anspruch gewährte Schutz bestände, da die betreffenden Walzen sich doch von anderen unterscheiden müssten. Es erfolgte Freisprechung in allen Instanzen, während der Angeschuldigte nach Beendigung des Verfahrens durch Erwerb einer Lizenz die Rechtsbeständigkeit des Patentes selbst anerkannte! In einem anderen Falle erkannte das Gericht auf Freisprechung, weil die vom Gerichte geladenen Sachverständigen entgegengesetzt der Ansicht des Patentamtes eine Patentverletzung in der betreffenden Einrichtung nicht erblicken konnten. Endlich sind auch geringfügige Abweichungen von dem patentirten Apparate häufig die Ursache gewesen, dass Freisprechung eintrat.

Aus allen diesen Gründen ist daher der Abfassung der Patentschrift und der Ansprüche die grösste Sorgfalt zuzuwenden. Es soll aus der Patentschrift bereits klar und für Jedermann erkennbar hervorgehen, was unter Anspruch steht. Das Neue ist in erster Linie zu beschreiben, alles Alte hingegen in den Hintergrund zu stellen und nebensächlich zu behandeln. In dem Anspruche selbst soll nur das Neue hervorgehoben werden unter allgemeinem Hinweise auf die Gattung der Apparate oder Maschinen etc., an denen die Neuerung anzubringen ist. Aus diesen Gründen sind sogenannte Combinatsansprüche, in welchen auch alte, bekannte Theile aufgeführt sind, wie dies in der Amerikanischen Patentpraxis gebräuchlich, thunlichst zu vermeiden; derartige Ansprüche schaffen nur Verwirrung und führen zu Irrthümern und falschen Auffassungen. Der Anspruch soll ferner so kurz wie möglich sein; je weniger Merkmale als unterscheidende Kennzeichen der patentirten Erfindung aufgeführt werden, desto umfangreicher ist der erworbene Schutz, natürlich vorausgesetzt, dass diese Merkmale auch das Wesentliche der betreffenden Erfindung bilden. In dieser Beziehung gilt so recht das Wort des Dichters: „In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister".

Wenn die Ansprüche und die Patentschriften derart abgefasst sind, wird ihnen auch stets die Bedeutung innewohnen, welche sie für die Verfolgung der Patentrechte haben soll.

Literatur.

„Archiv für Eisenbahnwesen" (Heft V pro September und October 1884). Dasselbe enthält die folgenden Artikel: „Nordamerikanische Eisenbahnverhältnisse." „Der Personenverkehr auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten" von Dr. v. d. Leyen, Geh. Ober-Reg.-Rath; „Einige Bemerkungen zu Cohn's Englischer Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre und über eine gemeinwirthschaftliche Tarifgestaltung" von Reg.-Rath Ulrich; „Das Unterrichtswesen für die mittleren und niederen Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung"; „Die Stadtbahnen in Paris" und Notizen: Die Vacuumbremse von Hardy im Betriebe der Berliner Stadt- und Ringbahn. — Die Verbindung zwischen Reisenden und dem Zugpersonal eines in der Fahrt begriffenen Eisenbahnzuges. — Die Eisenbahn- und Dampfschiffverbindung zwischen Kopenhagen und Berlin. — Die Eisenbahnlinien in der Regentschaft Tunis. — Ausdehnung und Bruttoeinnahmen der Eisenbahnen in Algerien in 1883 und 1882. — Ueber die Eisenbahnen in der Republik Guatemala. — Statistisches von den Deutschen Eisenbahnen. — Die Spanischen Eisenbahnen am 1. Januar 1884. Ferner Rubriken: Rechtsprechung. Gesetzgebung. Bücher- und Zeitungsschau.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Im **Königsberg-Moskauer Tarif** tritt der Specialtarif 3 für Spiritus in Wagenladungen von 360—610 Pud von Stationen der Rjask-Morschansk und Morschansk-Sysran Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel spätestens vom 22. October cr. n. St. ausser Kraft. Ueber den neuen Frachtsatz wird das Tarifbureau der Direction der Ostpreussischen Südbahn in einiger Zeit Auskunft ertheilen. (2223J)

Bromberg, den 18. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. November 1884 treten die im Tarifheft No. 2 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** aufgeführten Tarifsätze für Heringe im Verkehr mit den Stationen der Weichselbahn excl. der Tarifsätze im Verkehr mit den Stationen Praga We und Warschau We, welche bestehen bleiben, ausser Kraft. (2224J)

Bromberg, den 18. September 1884.
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Auf Seite 6 des Nachtrags III zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifs ist Nachstehendes zu ergänzen:

Schnittsätze Peri transit nach und von	Verwaltung	Kilometer	Classe 16 (Francs per Tonne)	Classe 25 (Francs per Tonne)
Pozzuolo . .	O.	259	24,00 für leere Fässer	15,25 für Wein in Ladungen von 5 t.

Obige Sätze sind mit 10. September c. in Kraft getreten.

Instradirung erfolgt wie bei den Stationen der Gruppe VII b.

München, am 17. September 1884. (2225)
General-Direction der K. B. Verkehrsanstalten,
Betriebs-Abtheilung.
gez. v. Schamberger.

Mit dem 1. October 1884 tritt im **Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg zum Kilometerzeiger** zur Berechnung der Preise für die Beförderung von:

a) Personen, Reisegepäck und Hunden,
b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
c) Eil- und Frachtgütern

vom 15. August 1883

der **Nachtrag V** in Kraft; derselbe kann durch die Billetexpeditionen unseres Verwaltungsbezirks bezogen werden und enthält:

1. anderweite Entfernungen für die Berliner Ringbahn-Stationen und die Stationen Erpil und Walden;
2. neue Entfernungen für den Personen-Haltepunkt Loppow und die Haltestelle Lobbowitz (Lobbowitz ist vorläufig für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet);
3. Berichtigungen.

Soweit durch qu. Nachtrag eine Erhöhung der Frachtsätze bedingt wird, treten dieselben erst mit dem 15. November d. J. in Kraft.

Bromberg, den 13. September 1884. (2226J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Im **Bromberg - Sächsischen Verbande** treten mit dem 20. September 1884 neue Flachs-Ausnahmesätze für Wolkenstein sowie ermässigte Entfernungen bezw. Getreidesätze für Buchholz und Reichenberg S. N. V. B. bezw. Plagwitz-Lindenau S. St. B. in Kraft. Ferner werden mit dem 1. November 1884 die Flachs-Ausnahmesätze für Freiberg durchweg um 0,03 ℳ pro 100 kg und die Entfernung Friedeberg-Wolfsgefärth auf 408 km erhöht.

Bromberg, den 14. September 1884. (2227J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel-Eisenbahnverband. Mit Giltigkeit vom 1./13. September cr. tritt ein neuer Special-Exporttarif für Getreide u. s. w. in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Charkow-Nikolajew-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser via Woroschba-Kiew-Kowel-Mlawa resp. Snamenka-Fastow-Kowel-Mlawa in Kraft.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 17. September 1884. (2228 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr via Brenner. Im Deutsch-Italienischen Güterverkehr via Brenner kommen ab 1. October l. J. für Sendungen von Roheisen und altem Eisen in Ladungen von 10 000 kg bezüglich der Deutsch-Oesterreichischen Strecken die Schnittsätze des Ausnahmetarifs No. 19 c (für Eisenbahnmaterial) erhöht um je 0,76 Frcs. pro Tonne. und bezüglich der Italienischen Strecken die seitherigen Schnittsätze zur Anwendung.

In Folge dessen tritt für gedachte Artikel eine nicht unbedeutende Frachtermässigung ein.
München, den 16. September 1884. (2229)
Generaldirection der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.
gez. v. Schamberger.

Der in unseren Bekanntmachungen vom 31. August bezw. 3. September c. erwähnte neue Tarif für den **Norddeutsch - Sächsischen Verbands - Güterverkehr** kann am 1. October d. J. noch nicht ausgegeben werden. Das Erscheinen dieses Tarifs wird später bekannt gemacht werden.
Dresden, am 19. September 1884. (2230)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Breslau einerseits und des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg andererseits. Am 1. October d. J. treten in den obenbezeichneten Verkehren für die Stationen Cöthen, Halle, Leipzig und Sömmerda des Directionsbezirks Magdeburg anderweite niedrigere Entfernungen und Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen und das Verkehrsbureau hierselbst auf Verlangen Auskunft ertheilen.
Magdeburg, den 17. September 1884.
Königliche Eisenbahndirection, (2231)
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. October d. J. tritt für die Beförderung von **Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets** in Wagenladungen von je 10000 kg im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover andererseits an Stelle und unter Aufhebung des Ausnahmetarifs vom 1. October 1881 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Soweit durch denselben jedoch Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. November d. J. in Geltung.
Exemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,90 ℳ pro Stück zu haben.
Köln, den 17. September 1884. (2232)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische.)

Zu dem vom 1. Mai cr. ab gültigen Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Hannover**, zugleich für die **Hoyaer** und **Warstein - Lippstadter Eisenbahn**, sowie Stationen der Grossherzoglich **Oldenburgischen Staatseisenbahn** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen andererseits** wird mit Giltigkeit vom 1. October cr. ein neuer Nachtrag (3) herausgegeben.
Derselbe enthält:
1. Tarifkilometer und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Gräfenroda, Oberhof, Ritschenhausen, Zella-Mehlis des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, und für Blankenburg in Thüringen, Station der Saal-Eisenbahn, sowie anderweite, theils ermässigte Kilometer und Frachtsätze für die Stationen Dietzhausen, Rohr und Suhl des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und die Stationen Grimmenthal und Meiningen etc. der Werra-Eisenbahn.
2. Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 3 für Sprit und Spiritus zum See-Export.
3. Berichtigungen.
4. Aenderung verschiedener Stationsnamen.
Der fragliche Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.
Hannover, den 5. September 1884. (2233)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

In den Staatsbahn-Verkehren **Hannover-Magdeburg, Magdeburg - Oldenburg, Hannover-Berlin** und **Oldenburg-Berlin** treten am 15. November 1884 folgende Ausnahme-Tarifsätze ausser Kraft:
1. Die Sätze der Ausnahmetarife
a) für Kupfer (Roh-), Kupferblech, Kupferplatten und Spiritus,
b) für Baumwolle, Farbehölzer und Zink
zwischen Berlin (Lehrter Bahnhof) einer- und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits;
2. die Sätze der Ausnahmetarife
a) für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate,
b) für Oelkuchen und Oelkuchenmehl
zwischen Berlin (Lehrter Bahnhof) einer- und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Lüneburg, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits;
3. die Sätze der Ausnahmetarife
a) für frisches Gemüse und Obst, Malz und Oelsamen,
b) für Steine, bearbeitete etc.
zwischen Berlin (Lehrter Bahnhof) einer- und Hamburg, Harburg und Lüneburg andererseits;
4. der Satz des Ausnahmetarifs für Pflastersteine zwischen Hamburg und Berlin (Lehrter Bahnhof);
5. die Sätze des Ausnahmetarifs für Stärke aller Art, Stärke- und Kartoffelmehl, Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, auch Traubenzuckersyrup und Stärkesyrup zum Export von Berlin (Lehrter Bahnhof) nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Brake, Elsfleth und Nordenhamm.
An Stelle der obengedachten Ausnahmesätze kommen demnächst die höheren Frachtsätze der ordentlichen Tarifclassen zur Berechnung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.
Für Petroleum und Petroleumäther bleiben dagegen die bisherigen Ausnahme-Tarifsätze im Verkehr mit Berlin (Lehrter Bahnhof) bis auf Weiteres fortbestehen.
Magdeburg, den 18. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction, (2234)
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 25. ds. Mts. treten folgende Ausnahme-Frachtsätze für die **Beförderung von Schwefelkies in Wagenladungen** von je 10000 kg nach Maxau, Station der Badischen Staatseisenbahnen, in Kraft, und zwar im Verkehr von: Grevenbrück 0,81 ℳ, Lintorf 0,87 ℳ, Schwelm 0,88 ℳ pro 100 kg.
Köln, den 17. September 1884. (2235)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. October l. J. treten neue directe Gütertarife zwischen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg-Bahn und der Prinz Heinrich-Bahn, sowie der Pfälzischen Bahnen einerseits und Stationen der Bötzbergbahn, sowie der Schweizerischen Nordostbahn anderseits in Kraft.
Diese Tarife bilden einen Theil des von jetzt ab zur Einführung kommenden Tarifs für den Südwestdeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverband.
Exemplare der Tarife sind bei den Verbandstationen zum Kostenpreis zu erhalten.
Ausser Kraft treten die Tarifsätze zwischen Pfälzischen Stationen und den Schweizerischen Stationen Romanshorn und Rorschach des Tarifs vom 1. October 1879 für den Verkehr mit den Bodensee-Uferplätzen, insoweit als solche durch neue Tarifsätze des Tarifs für den Verkehr mit der Pfälzischen Bahn ersetzt werden, und letztere billiger sind.
Ferner treten ausser Kraft die in den Tarifen vom 1. Januar 1882 zwischen Mannheim und Ludwigshafen einerseits und den Bodensee-Uferplätzen anderseits enthaltenen Ausnahmesätze für Petroleum und Naphtha nach Romanshorn von 1,47 ℳ und nach Rorschach von 1,57 ℳ pro 100 kg.
Karlsruhe, den 18. September 1884.
Generaldirection. (2236)

Vom 25. September cr. an gelangen für den **Transport von Eisen und Stahl** bei Aufgabe in Ladungen von 10000 kg pro Wagen zwischen Zwickau und den Stationen Heimmenthal, Hildburghausen und Themar der Werrabahn sowie für den Transport von Steinkohlen bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg von Zwickau, Lugau und Oelsnitz b/Lichtenstein nach den Stationen Coburg, Ebersdorf, Grimmenthal, Hildburghausen und Themar der Werrabahn anderweite Frachtsätze zur Einführung, deren Höhe bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu erfahren ist.
Dresden, am 18. September 1884. (2237)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Die Station Hellenthal des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) wird mit Gültigkeit vom 1. October d. Js. in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren etc. im Verkehr über die Belgischen Seehafen- und Canalstationen aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilt die Güterexpedition Hellenthal, sowie das Tarifbureau der Unterzeichneten.
Köln, den 18. September 1884. (2238)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. October d. Js. wird die Station Hergenrath des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinischen) mit directen Frachtsätzen in den Rheinisch - Köln - Minden - Belgischen Güterverkehr aufgenommen werden.
Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güterexpedition.
Köln, den 18. September 1884. (2239)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 29. Juli cr. wird mitgetheilt, dass auf Anordnung der Italienischen Behörde mit dem 10. d. Mts. die Desinfection von Gütern und Gepäck in Chiasso und in Luino eingestellt worden ist.
Strassburg, den 17. September 1884.
Kaiserliche General-Direction
in Elsass-Lothringen,
als geschäftsführende Verwaltung
des Deutsch - Italienischen Güterverkehrs
via Gotthard. (2240)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Von den Localtarifen der Französischen Ostbahn für den Personen-, Gepäck-,

Fahrzeuge-, Vieh- und Güterverkehr vom 1. September 1884 ist eine Deutsche Uebersetzung mit angehängtem Kilometerzeiger der Uebergangsstationen erschienen.

Derselbe ist von der Druckerei R. Schultz & Cie. hier, sowie von unserer Drucksachencontrole zum Preise von 6 ℳ pro Exemplar zu beziehen. (2241)

Kaiserliche General-Direction.

Kursk - Königsberger Eisenbahnverband via Kiew-Brest-Grajewo. Mit dem 15/27. September cr. tritt ein neuer Specialtarif für die Beförderung von Hanf, Hanfgarn (sogen. Seilergarn), Hanfheede und Werg in Quantitäten von 600 Pud pro Wagen von Stationen der Kursk-Kiew Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel in Kraft. Durch denselben wird der Specialtarif vom 17/29. Juni cr. und der Nachtrag 6 zum Verbandtarif aufgehoben.

Exemplare qu. Tarifs sind bei den betheiligten Güter-Expeditionen à 10 ₰ käuflich zu haben.

Königsberg, den 19. September 1884.

Direction (2242)
der Ostpreussischen Südbahn.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 1. October l. J. tritt der Nachtrag VIII zum Localtarife Theil II Heft 3 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Bruck a/L., Brünn, Grammat-Neusiedl, Grussbach-Schönau, Halbstadt, Hohenstadt, Marchegg, Olmütz, Pardubitz, Schwechat-Klederling, Stadlau, Starkoč, Tynist, Wien und Wildenschwert transit und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare sind bei der Verkehrsdirection in Wien, I Pestalozzigasse 8, erhältlich. (2243 RM)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 25. September l. J. tritt Nachtrag III zum Tarife für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr in Kraft und können Exemplare desselben bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Derselbe enthält:

1. Geänderte, grösstentheils ermässigte Frachtsätze für die Stationen der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn und K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, ferner Einbeziehung der Localbahn Jaroslau-Sokal, sowie der Station Zuczka (L. Cz. J. B.) in den Verband.
2. Erstellung eines Ausnahmetarifes für Flachs und Hanf in Quantitäten von 5 000 kg.
3. Bestimmungen über die Gebührenberechnung für Eilgüter in Sendungen bis zu 50 kg.
4. Aenderung in der Tarifirung landwirthschaftlicher Maschinen etc. bei Aufgabe in Quantitäten unter 5 000 kg.
5. Ausnahmetarif für Borstenvieh- und Schaftransporte nach Wien Nordbahnhof.

Mit dem gleichen Tage tritt ferner ein Ausnahmetarif für Borstenvieh- und Schaftransporte von Galizien nach Wien (St. Marx) mit Frachtsätzen pro Quadratmeter Ladefläche in Kraft.

Wien, den 20. September 1884. (2244)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Nachstehende Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt unter den im selben angeführten speciellen Bedingungen in Kraft.

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Halbstadt und vice versa

für Güter des Specialtarifes A 2 1,08 ℳ,
" " " " I 0,96 "
excl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 20. September 1884. (2245)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte treten für Reis, geschält, und Reismehl, bei Aufgabe resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze mit Giltigkeit bis zur tarifmässigen Durchführung gleich im Kartirungswege in Kraft, und zwar:

Von / Nach	Laube resp. Tetschen / Bodenbach Landungsplatz	Dresden-Elbkai
	Frachtsätze in Mark pro 100 kg	
L. Cz. J. E.:		
Suczawa . . .	6,97	7,33
Hadikfalva . .	6,80	7,16
Czernowitz . .	6,46	6,82
Sniatyn . . .	6,27	6,63
Zablotów . . .	6,17	6,53
Kolomea . . .	6,07	6,43
Stanislau . . .	5,74	6,10
Halicz	5,54	5,90
Bursztyn . . .	5,46	5,82
Chodorów . .	5,20	5,56
Borynicze . .	5,10	5,46
Erzh. Albr. B.:		
Kalusz . . .	5,70	6,06
Stryj	5,16	5,52
Mikotajów . .	5,04	5,40
Szczerzec . .	4,89	5,25
G. C. L. B.:		
Podwoloczyska	6,—	6,36
Tarnopol . . .	5,65 *)	6,01
Zloczów . . .	5,21	5,57
Brody	5,32	5,68
Zadwórze . .	4,94	5,30
Lemberg (Centralbahnhof)	4,68	5,04
Gródek . . .	4.46	4,82
Sadowa-Wisznia	4,33	4,69
Mosciska . . .	4,20	4,56
Przemysl . . .	4,02	4,38
Jaroslau . . .	3,77	4,13
Przewosk . .	3,66	4,02
Lancut . . .	3,51	3,87
Rzeszów . . .	3,38	3,74
Debica . . .	3,02	3,38
Tarnów . . .	2,77	3,13
Slotwina . . .	2,54	2,90
Bochnia . . .	2,44	2,80
K. F. N. B.:		
Krakau . . .	2,12	2,48

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht inbegriffen; dieselbe wird daher separat, und zwar mit zehn (10) Markpfennigen pro 100 kg berechnet, resp. eingehoben.

Wien, am 20. September 1884. (2246)

Betriebs-Direction.

Rumänische Eisenbahnen. Am Tage der Eröffnung der Linie Adjud-Târgu Ocna tritt Nachtrag XII zum Localgütertarif in Kraft. (2247)

Bukarest, den 16. September 1884.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. October l. J. tritt der Nachtrag I zum Sächsisch-Oesterreichischen Personentarife vom 15. August l. J. in Wirksamkeit.

Derselbe enthält geänderte Taxen der Relationen Wien-Warnsdorf und Wien-Zittau.

Exemplare liegen bei unterzeichneter Central-Verwaltung zur Einsicht bereit.

Wien, den 16. September 1884. (2248)

Die Central-Verwaltung.

III. Lieferfristen.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Zufolge Genehmigung des hohen K. K. Handelsministeriums vom 9. d. Mts. Zhl. 31.993 wird für die Strecken Prag-Vysocan und Jungbunzlau-Bakow ein Zuschlag zu der Expeditionsfrist von je 6 Stunden bei Eilgütern, und von je 12 Stunden bei Frachten im Verkehre mit den betreffenden Anschlussbahnen, im Sinne der Anmerkung zu § 57 des Betriebsreglements, vom 1. October l. J. ab in Anwendung kommen.

Prag, am 17. September 1884. (2249)

Die General-Direction.

IV. Eisenbahn - Effectenverkehr.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Zur Amortisation unserer Prioritäts-Obligationen zu 300 ℳ sind heut ausgeloost die Nummern

222 230 312 319 657 706 864 898 1094 1142 1427 1429 1501 1936 2032 2198 2271 2467

welche hiermit zum 2. Januar 1885 zur Auszahlung des Nennwerths gekündigt werden. Eine weitere Verzinsung findet nicht statt.

Die Einlösung erfolgt vom 2. Januar 1885 ab gegen Rückgabe der Stücke mit den noch nicht fälligen Zinscoupons bei den nachstehenden Zahlstellen:

a) hierselbst bei unserer Gesellschafts-Hauptcasse,
b) in Breslau bei der Breslauer Discontobank Hugo Heimann & Co.,
c) in Berlin bei den Herren Born & Busse, Behrenstr., und den Herren Gebrüder Guttentag, Französische Str.

Für nicht abgelieferte laufende Zinscoupons wird der Werthbetrag zurückbehalten.

Bei diesen Zahlstellen können auch die am 1. October d. J. fälligen halbjährlichen Zinsen unserer Prioritätsobligationen gegen Einlieferung des Coupons No. 20 zu 7,50 ℳ erhoben werden.

Die einzulösenden Coupons sind nach der Nummernfolge zu verzeichnen und ist ein Duplicat des Verzeichnisses beizulegen, welches bis zur Auswechselung der Coupons als Empfangsbescheinigung dient.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass von den im Jahre 1883 ausgeloosten und zum 2. Januar 1884 gekündigten Prioritätsobligationen die Stücke:

No. 48 431 529 539 754 773 812 927 1344 1349 1782 1832 1870 2289 2360

mit den Zinscoupons 19 bis 20 und No. 1839 mit dem Zinscoupon 20 heut in Gegenwart eines Notars verbrannt sind.

Nicht eingeliefert sind die Stücke:
No. 2499, gekündigt zum 2. Januar 1881,
No. 2497, gekündigt zum 2. Januar 1882,
No. 1978, gekündigt zum 2. Januar 1883
und
No. 370 und 1771, gekündigt zum 2. Januar 1884.

Poln. Wartenberg, den 11. September 1884.

Direction. (2250)

V. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Neubaulinie Eichicht - Probstzella - Bayerische Landesgrenze. Submission auf Eisenconstructionen. Die Herstellung, Anlieferung und Aufstellung der zu Ueber- und Unterführungen, Loquitz-Eisenbahn- und Strassen-Brücken erforderlichen eisernen Ueberbauten soll in 2 Loosen und zwar:

Loos I: Ueber- und Unterführungen mit 62431 kg Schmiede- und Walzeisen, 53 kg Stahl und 1984 kg Gusseisen,

Loos II: Loquitzbrücken mit 114824 kg Schmiede- und Walzeisen, 203 kg Stahl und 3964 kg Gusseisen

im Submissionswege vergeben werden.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift: „Submission auf Eisenconstructionen" sind bis Mittwoch, den 7. October cr., Vormittags 10 Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgt, an das unterzeichnete Büreau, Gartenstrasse 1, portofrei einzureichen. Submissions-Formulare, allgemeine und specielle Bedingungen, sowie Gewichtsermittelungen und statische Berechnungen sind von demselben gegen Einsendung von 1 ℳ pro Loos zu beziehen. Die Zeichnungen werden, soweit der Vorrath reicht, gleichfalls gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ pro Loos abgegeben.

Erfurt, den 18. September 1884. (2251)

Bautechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahn-Direction.
Kistenmacher.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von Emil Lichtenauer in Grötzingen Baden, betr. Weissang'schen Verbindungskitt, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. ur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 76. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1 Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2 Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. September 1884.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 20. September 1884.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt No. 18 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Statistik über die Dauer der Schienen auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Erhebungsjahre 1879/81.

Bereits kurze Zeit nach dem Erscheinen der im Jahre 1879 erstmalig ausgegebenen „Statistik über die Dauer der Schienen“ wurden aus den Kreisen der Vereinsverwaltungen mehrfach Stimmen laut, welche sich dahin aussprachen, dass diese Zusammenstellung trotz der anerkennenswerthen Sorgfalt, mit welcher sie bearbeitet worden, dennoch durchaus ungenügende, ja überhaupt kaum brauchbare Resultate geliefert habe.

Als Grund dieser unliebsamen Ergebnisse wurde einstimmig die nicht zweckmässige Fassung des betreffenden Fragenheftes erkannt. Da dieses, ursprünglich nur für Eisenschienen bestimmt, lediglich später zur Eintragung der Resultate über das Verhalten der Stahlschienen benutzt wurde, nachdem dasselbe mit einigen nothdürftigen Zusätzen versehen worden war; diese letztern reichten jedoch nach den inzwischen gewonnenen Erfahrungen über die letztgenannten Schienen nicht hin, um die Abnutzungserscheinungen in der zur Gewinnung sicherer Schlüsse nothwendigen Schärfe und Präcision hervortreten zu lassen.

Als ein Hauptfehler wurde ferner bezeichnet, dass die meisten der in der Statistik über die Dauer der Schienen aufgeführten Versuchsstrecken in sich die verschiedenartigsten Steigungen, Gefälle und Curven enthielten, welche nicht getrennt beobachtet wurden, so dass also nur die für die ganze Strecke ermittelte durchschnittliche Abnutzung angegeben war, Mittheilungen, welche für die vergleichende Statistik wenig werthvoll erschienen. Auch war bei eingleisigen Bahnen die Bruttolast nicht für jede Fahrtrichtung getrennt angegeben, woraus wieder die Unmöglichkeit sich ergab, zu bestimmen, in welcher Richtung die aufgeführten Steigungen bezw. Gefälle zu rechnen seien.

Zur Beseitigung dieser Uebelstände wurde im Mai 1879 von der Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein Antrag auf Revision der Formulare und der Instructionen für die Aufstellung der Schienenstatistik bei der geschäftsführenden Direction des Vereins eingebracht und von letzterer der technischen Commission zur Prüfung überwiesen.

Die im Jahre 1880 abgehaltene Generalversammlung des Vereins stimmte den Beschlüssen der Commission zu, und es bildeten diese letzteren nunmehr die Grundlage für die weitere Bearbeitung der Schienenstatistik. Als massgebender Grundsatz ist hier zunächst der Beschluss hervorzuheben, nach welchem als neu einzurichtende Versuchsgleise überhaupt nur solche gewählt werden sollen, in denen aus Gussblöcken hergestellte Schienen liegen, weil die Hauptgleise aus Gussstahl-Schienen immer mehr an Ausdehnung gewinnen und seither die aus Packeten erzeugten geschweissten Schienen wohl allgemein auf den Aussterbeetat gesetzt worden sind. Es hätte im entgegengesetzten Falle die mit den erforderlichen Aufzeichnungen und Beobachtungen verbundene grosse Arbeit nicht mehr der Bedeutung entsprochen, welche die Frage über die Dauer der eisernen Schienen jetzt nur noch hat.

In Consequenz des vorerwähnten Grundsatzes und mit Rücksicht auf die ungleich höhere Widerstandsfähigkeit der Stahlschienen gegenüber derjenigen der Eisen-, Puddelstahl- und Stahlkopfschienen ist ferner vorgeschrieben worden, dass nur solche Versuchsgleise anzulegen bezw. beizubehalten seien, über welche jährlich eine Bruttolast von wenigstens

2 000 000 t bei Bahnneigungen von 1 : ∞ bis 1 : 180 excl.,
1 000 000 „ „ stärkeren Neigungen bis 1 : 120,
500 000 „ „ „ „ „ 1 : 60 und
250 000 „ „ noch stärkeren Neigungen

befördert wird.

Man war hierbei von der auf thatsächliche Beobachtungen gegründeten Annahme ausgegangen, dass in nahezu horizontaler Bahn eine Höhenabnutzung der Stahlschienen von 1 mm erst durch eine Bruttolast von 10—12 Millionen Tonnen herbeigeführt werde, so dass also, da bei den Messungen mit Sicherheit nicht wohl kleinere Maasse als halbe Millimeter abgelesen werden können, erst alle 5—6 Jahre eine messbare Abnutzung zu constatiren gewesen sein würde, wenn die jährliche Frequenz nur etwa 1 000 000 t repräsentirt. Um nun in kürzerer Zeit zu verwerthbaren Resultaten zu gelangen, bestimmte man obengenannte Minimalfrequenzen. In Uebereinstimmung mit diesen Anschauungen und Annahmen ist in gleicher Weise die Bestimmung getroffen worden, dass die Rapporte über die Schienenstatistik nur alle drei Jahre an die geschäftsführende Direction einzureichen seien und dass demgemäss die Bearbeitung der Statistik auch nur in solchen Zeitabschnitten stattzufinden habe.

Die erste dieser Bearbeitungen erscheint in diesen Tagen. Sie umfasst bis zum Schluss des Jahres 1881 bezw. in den Anfang des

Jahres 1882 reichende Beobachtungen und Aufzeichnungen von 35 Verwaltungen. Von den an die geschäftsführende Direction des Vereins eingereichten Aufschreibungen sind die Beobachtungen über 438 Versuchsgleise in der Statistik niedergelegt worden; die Beobachtungen über eine Reihe weiterer Versuchsgleise konnten nicht berücksichtigt werden, weil die letzteren den Vorschriften über die Ausfüllung des Fragenheftes oder den sonst gestellten Bedingungen nicht überall entsprochen haben. Die Schienen, welche der Beobachtung unterworfen worden sind, entstammen 30 verschiedenen, in der vorliegenden Bearbeitung näher bezeichneten Werken.

Aus den wenigen Rapporten über Versuchsgleise mit eisernen Schienen wurden nur solche Gleise und zwar in die Gruppe B der Statistik aufgenommen, welche von den betreffenden Verwaltungen zum Zweck der Vergleichung mit Gleisen aus verschiedenartigem Material unter Beobachtung gestellt worden sind. Die oben erwähnten 438 Versuchsgleise wurden unter folgende Gruppen zusammengefasst:

A. Versuchsgleise mit Bessemerstahlschienen.
B. Versuchsgleise mit Schienen verschiedenartigen Materials.

Die Gruppe A ist nach eingleisigen und zweigleisigen Bahnstrecken angeordnet worden, während bezüglich der Versuchsgleise der Gruppe B, in welchen Schienen aus Grob- und Feinkorneisen, Eisenschienen mit Bessemerstahlkopf, Martin-, Puddel- und Cement-Stahlschienen aufgeführt sind, aus den Colonnen 42 bis 44 zu ersehen ist, ob die Versuchsgleise ein- oder zweigleisigen Bahnstrecken angehören.

Der Schwerpunkt der statistischen Arbeit lag in der Anfertigung des tabellarischen Formulars. Es kam darauf an, für die mannigfaltigen Fragen des Fragenheftes nicht allein eine bestimmte, erschöpfende und übersichtliche, sondern auch eine gewisse stabile Form der Antwort bezw. Mittheilung zu finden. Ob die Aufgabe in befriedigender Weise gelöst ist, kann indessen erst die weitere Entwickelung der Statistik lehren. Die Tabelle selbst ist ferner nach folgenden Hauptgesichtspunkten geordnet:

1. Lage, Länge und Gestaltung der Versuchsgleise.
2. Charakteristik der Schienen.
3. Construction des Oberbaues.
4. Inanspruchnahme der Schienen während der Betriebszeit.
5. Ausgewechselte Schienen in der Betriebszeit.
6. Schienenmessung, Bruttolast und Schienenabnutzung von der ersten bis zur letzten Messung.

Der erste Gesichtspunkt wird in 5, der zweite in 7, der dritte in 6, der vierte in 12, der fünfte in 8 und der sechste in 11 Unterpositionen behandelt. Bezüglich der in den Colonnen 46 und 48 bis 50 niedergelegten Resultate bedarf es zur Vorbeugung von Missverständnissen der Bemerkung, dass die qu. Resultate aus wirklich Geschehenem, Geleistetem festgestellt, d. h. dass in Colonne 46 und 48 Resultate dann nicht eingesetzt worden sind, wenn die gesammte transportirte Bruttolast die Höhe von 1 Million Tonnen nicht erreichte und dass dies auch auf die Colonnen 49 und 50 zutrifft, wenn die Höhenverminderung der Schiene nicht wirklich 1 mm und die Querschnittsminderung des Schienenkopfes nicht 1 qmm betrug. Jede präsumtive Rechnung ist hier ausgeschlossen geblieben.

Was die äussere Form des Werkes ferner betrifft, so sind sub IV Zeichnungen in natürlicher Grösse über die bei einigen Verwaltungen constatirten Abnutzungen der Schienenköpfe wiedergegeben und sub V Bemerkungen zu einigen Versuchsgleisen, welche in dem beschränkten Rahmen der Tabelle keinen Platz finden konnten, aufgeführt worden.

Unter VI sind ferner die Resultate, welche sich aus den Beobachtungen über die Bessemerstahlschienen rücksichtlich der Auswechslung, des Abganges (Verlustes), der Brüche und Höhenverminderung der letzteren in ein- und zweigleisigen Bahnstrecken, bezw. auf hölzernen und eisernen Querschwellen, sowie auf eisernen Langschwellen ergeben haben, zusammengestellt worden. Die einzelnen Gruppirungen sind wiederum nach bestimmter gleicher Neigung, Steigung bezw. Gefälle des Gleises, in welchem die Schienen sich befinden, geordnet und abgeschlossen, so dass in jeder Gruppe diejenigen Versuchsgleise mit Bessemerstahlschienen berücksichtigt wurden, welche unter die betreffende Neigung etc. fallen. Diese Zusammenstellungen schliessen sich unmittelbar an die Haupttabelle III an; sie gestatten ein directes Zurückgehen auf letztere und geben einen Einblick in das Verhalten der Schienen bezüglich Auswechslung und Verlust, Bruch und Höhenverminderung bei zunehmender Steigung bezw. Gefälle der Gleise, bei zunehmender Anzahl der Bremsstrecken in den resp. Gruppen. Um das Bild über das vorerwähnte Verhalten der Schienen im Allgemeinen, soweit das vorliegende Material es ermöglichte, zu vervollständigen, sind sub VI unter der Ueberschrift „Recapitulation" aus den kleineren Gruppen bezüglich Neigung, Steigung und Gefälle weitreichendere Gruppen gebildet. Diese grösseren Gruppen umfassen die zugehörigen Gleise in Bahnstrecken mit Neigung, Steigung bezw. Gefälle von 1 : ∞ bis 1 : 300 incl., sodann von 1 : ∞ bis 1 : 200 incl., von 1 : 150 bis 1 : 140 incl., von 1 : 120 bis 1 : 70 incl., von 1 : 100 bis 1 : 80 incl. und von 1 : 60 bis 1 : 40 incl.

Die Gesammtresultate der grösseren Gruppen von Versuchsgleisen mit Bessemerstahlschienen

1. auf hölzernen Querschwellen,
2. auf eisernen Langschwellen und
3. auf eisernen Querschwellen

sind dagegen behufs Gewinnung eines übersichtlichen Bildes über die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Dauer der Bessemerstahlschienen in der Tabelle VII je nach gleicher oder annähernd gleicher Neigung etc. der Gleise in eingleisigen und zweigleisigen Bahnstrecken einander gegenüber gestellt.

Zur Bremsenfrage.*)

In dem jüngst erschienenen Heft V des im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen" finden sich für den Zeitraum vom 15. August 1882 bis Ende März 1884 ausführliche Mittheilungen über „die Vacuumbremse von Hardy im Betriebe der Berliner Stadt- und Ringbahn", die ein zuverlässiges Zeugniss über die zufriedenstellenden Leistungen dieses Bremssystems geben. Die Betriebsmittel für den Personenverkehr auf der Stadt- und Ringbahn sind mit der continuirlichen nichtautomatischen Vacuumbremse von Hardy ausgerüstet, welche „nicht nur eine sehr kräftige, sondern auch eine sehr schnelle Bremswirkung ermöglicht, und deren unausgesetzte Benutzung im täglichen Verkehr und ihre Wirksamkeit auch bei unvorhergesehenen Vorkommnissen und drohenden Unfällen sichert". Die durchschnittliche Anzahl der im Personenzugsbetrieb befindlichen Betriebsmittel betrug während des bezeichneten Zeitraumes 70 Personenzugs-Tenderlocomotiven, 19 Tender-Rangirlocomotiven und 180 Wagen, von welchen während der Beobachtungszeit 2 937 394 Locomotivkilometer und 27 220 276 Wagenachskilometer zurückgelegt wurden. Die Anzahl der fahrplanmässigen Zugbremsungen betrug ungefähr 1 756 000, zu welcher, um die Totalsumme der Bremsungen zu gewinnen, circa 273 200 Locomotivbremsungen leerfahrender und circa 570 200 Bremsungen rangirender Maschinen, im Ganzen also 843 400 Bremsungen zuzurechnen sind. Defecte am Bremsmechanismus bei Benutzung fahrplanmässiger Bremsung von Zügen traten in 63 Fällen ein, so dass je ein solcher Fall auf durchfahrene 478 693 km und auf 41 260 Bremsungen kommt, wobei jedoch zu bemerken ist, dass die Bremse nie ganz untauglich, sondern nur die Bremskraft vermindert wurde.

Aussergewöhnliche Bremsungen fanden nur in einem Falle statt, bei welchem die kräftige und schnelle Wirkung der Hardy-Bremse einen grösseren Unglücksfall verhütete, und zwar am 26. August 1883 bei Beförderung des Zuges No. 1219. Die Veranlassung dieser aussergewöhnlichen Bremsung auf der Station Zoologischer Garten gab der Umstand, dass, entgegen den bestehenden Bestimmungen, auf dieser Station unter der Halle im Fahrgleise der Zug 1113 hielt, während der Zug 1219 einfuhr. Der Locomotivführer des letzteren Zuges bemerkte in der Curve wegen eines dort auf dem Nebengleise aufgestellten Leertrains den unter der Halle stehenden Zug 1113 erst kurz vor der Halle und ein Zusammenstoss wäre unvermeidlich gewesen, wenn nicht durch das exacte Functioniren der Hardy-Bremse der Zug 1219 kurz vor dem stillstehenden Zuge 1113 hätte zum Halten gebracht werden können. Versagungen des Bremsmechanismus bei Benutzung der Hardy-Bremse aus aussergewöhnlicher Veranlassung (Unfall am Zuge, bevorstehender Zusammenstoss etc.) sind nicht vorgekommen.

Die Abhandlung, welche eingehend alle in der Beobachtungszeit an den Bremsen nothwendig gewordenen Reparaturen verzeichnet, constatirt, dass die sorgfältige Ueberwachung und Instandhaltung der Bremstheile zwar mit wesentlichen Kosten verbunden ist, die aber im Interesse der unbedingten Zuverlässigkeit der Bremswirkung nicht entbehrt werden können, und durch die vollständige Ersparung des Bremsenpersonals überdies reichlich aufgewogen werden.

„Im Allgemeinen", so schliesst der Bericht, „muss anerkannt werden, dass die Vacuumbremse sich beim Stadtbahnbetrieb in jeder Weise durchaus bewährt hat und durch dieselbe in hohem Grade die Sicherheit und Pünktlichkeit des eigenartigen Betriebsdienstes günstig beeinflusst wird."

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Maassregeln gegen die Verbreitung der Cholera. Die Einfuhr in und die Durchfuhr durch Belgien ist für Hadern, Lumpen, Bettwaaren, getragene Wäsche und alte Kleider italienischen Ursprungs bis auf Weiteres verboten. Reisegepäck wird von dem Verbote nicht betroffen.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden

No. 5314 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zur 30. Anzeige kassirter Vereinskarten) (abgesandt am 23. d. Mts.).

---

*) Siehe auch die Notizen zur Bremsfrage in No. 75 S. 973.

No. 5323 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für die Vereins-Zeitung, betreffend Aufforderung zur Wahl einer vorsitzenden Verwaltung (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 5353 vom 23. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Maassregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 25. d. Mts.).

No. 5370 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 25. d. Mts.).

Zur Eröffnung der Arlbergbahn.

Bei dem am 20. d. Mts. stattgehabten Banket, welches die Schlussfeierlichkeit in Bregenz bildete, erhob sich der Oesterreichische Handelsminister Freiherr v. Pino zu folgendem Trinkspruche:

„Meine Herren! Da ich gleichsam den Hausherrn repräsentire, so obliegt es mir wohl, den Reigen der Ansprachen zu eröffnen und ich erlaube mir demnach, einige Worte an Sie zu richten. Wir befinden uns hier am Ufer des grössten Sees Mitteleuropas, welcher in poetischer Auffassung seiner Grösse und Bedeutung im Volksmunde auch das Schwäbische Meer genannt wird. Schon in den ältesten Zeiten bildete der Bodensee eine Wasserstrasse für den Verkehr der an ihm wohnenden Völker, und seine Wichtigkeit wuchs mit der Zahl der Bewohner seiner lieblichen Gelände und der Vermehrung der Verkehrsstrassen, die an seine Ufer führten. Aber erst mit der Erbauung der Eisenbahnen entfaltete sich das Verkehrsleben auf demselben in ungeahnter Weise. Alle Uferstaaten wetteiferten in der Anlage von Eisenbahnen, und die von allen Seiten zuströmenden Frachten wurden auf schnellen Schiffen verführt, nur eine Lücke blieb an dem Bodensee unausgefüllt. Das Land „Vorarlberg“, welches durch einen mächtigen Alpenrücken von dem übrigen grossen Vaterlande getrennt war, konnte nur auf Umwegen mit demselben durch die neuen Verkehrsmittel in Berührung kommen, denn die prächtige Kunststrasse, welche vorsorglich den Alpenriesen Arlberg überspannte, genügte schon längst nicht mehr den gesteigerten Ansprüchen. Dadurch brach endlich die unwiderstehliche Macht des Bedürfnisses die sich entgegenthürmenden Hindernisse, und es entstand nach siegreicher Ueberwindung der grössten Schwierigkeiten ein neuer Schienenweg, dessen kühne Projectirung und Anlage sich als ein neuer Triumph der technischen Wissenschaft darstellt und der in seiner musterhaften Ausführung sich unbestritten den besten Bauten dieser Art an die Seite stellen kann. Ich darf wohl nicht fürchten, der Selbstüberhebung geziehen zu werden, wenn ich es offen ausspreche, Oesterreich kann stolz sein auf diese Arbeit und Jeder, der dazu beigetragen hat, sei es durch thatkräftiges Handanlegen, sei es durch zielbewusste Förderung, darf mit erhebendem Bewusstsein auf dieses grosse Werk blicken. Und dass es ein grosses Werk ist, welches vollbracht wurde, beweist uns nicht nur der überwältigende Anblick des mächtigen Tunnels, der himmelanstrebenden Pfeiler, der kühnen Brücken, stolzen Wölbungen und colossalen Mauern, denen wir auf der Fahrt über oder besser durch den Arlberg begegnen. Es beweist uns dies auch die hocherfreuliche Theilnahme des In- und Auslandes an dessen Gelingen und hier scheint es mir geboten, vor Allem des grössten und mächtigsten Förderers dieses Werkes, unseres geliebten Kaisers und Herrn zu gedenken, welcher demselben in angestammter Huld dadurch die höchste Weihe aufdrückte, dass Allerhöchstderselbe der Eröffnung dieser denkwürdigen Bahnstrecke allergnädigst beizuwohnen geruhte. Ich glaube aus Ihrem innersten Herzen zu sprechen wenn ich Sie einlade, mit mir zu rufen: „Hoch lebe unser Kaiser und Herr Franz Josef der Erste“. Die Versammlung, welche die Rede des Finanzministers oft durch Beifall unterbrochen hatte, bringt ein stürmisches dreifaches Hoch aus.

Landeshauptmann Graf Belrupt begrüsste im Namen des Landes die Versammlung, „die gekommen ist, ein Werk zu beschauen, das epochemachend, ja reformatorisch auf den mitteleuropäischen Verkehr einwirken wird“. Er dankt den Ministern, welche die Schwierigkeiten, die dem Werke im Wege standen, zu besiegen wussten, dankt insbesondere dem Minister-Präsidenten Grafen Taaffe und dem Ressortminister Handelsminister Freiherrn von Pino und bittet sie, dem Lande Vorarlberg auch weiter ihre Sorgfalt angedeihen zu lassen. Redner bringt sein Hoch aus auf die Räthe der Krone. (Lebhafter Beifall.) Darauf nahm nochmals das Wort Handelsminister Freiherr von Pino zu folgendem gleichfalls mit grossem Beifall aufgenommenen Toaste:

„Meine Herren! Die freundlichen Worte, welche der Herr Vorredner an die Adresse der Regierung richtete, machen es mir zur angenehmen Pflicht, noch einmal das Wort zu ergreifen. Ich thue dies im Namen meiner Herren Collegen, da ich als Ressortminister bei diesem Anlasse besonders dazu berufen zu sein glaube, den aufrichtigen Dank der Regierung für die ausgedrückte Anerkennung auszusprechen. Da ich aber schon beim Worte bin, möchte ich mir erlauben, noch etwas hinzuzufügen. Der neue Schienenstrang, verbunden mit der ihn ergänzenden neuen Schifffahrt, hat unsere Monarchie erst factisch in directen Contact mit dem Bodensee gebracht. Damit aber diese neuen Verkehrsanstalten ihre segenbringenden Wirkungen ausüben können, genügt es nicht, sie ins Leben gerufen zu haben. Verkehrsanstalten jeder Art sollen als unverrückbares Ziel im Auge haben, den Verkehr zu beleben und zu entwickeln, im eigenen Interesse und im Dienste der Volkswirthschaft im Allgemeinen; sie sollen sich in der Erreichung dieses Zieles nicht durch kleinliche Rücksichten beirren lassen, die oft nur auf momentanen vorübergehenden Verhältnissen beruhen. Von diesem Grundsatze geleitet, werden unsere Anstalten fördernd in den Bodensee-Verkehr eingreifen und es als ihre Aufgabe ansehen, mit den an demselben bestehenden Schwesteranstalten in die regste und innigste Wechselwirkung zu treten. Zu meiner aufrichtigen Genugthuung haben wir auch von allen Seiten das freundlichste Entgegenkommen erfahren. Wenn sich, wie ich zu erwarten berechtigt bin, unsere Beziehungen zu den nachbarlichen Verkehrsanstalten auf der Basis des harmonischen Zusammenwirkens zur Erreichung der gemeinsamen Entwickelung immer mehr festigen, so kann und wird ein glänzender Erfolg nicht ausbleiben. Dass dies geschehen werde, dafür bürgt uns auch das zahlreiche Erscheinen so hervorragender und verehrter Gäste aus den benachbarten Staaten, welchen ich für die freundliche Bereitwilligkeit, mit der sie unserer Einladung Folge leisteten, meinen besten Dank sage. Ich richte daher, Ihrer Zustimmung gewiss, an Sie die Bitte, mit mir ein Hoch auszubringen auf die hier anwesenden Repräsentanten der Bodenseestaaten und auf die Leiter und Vertreter ihrer Verkehrsanstalten. Hoch! (Alles erhebt sich unter lebhaftem Hochrufen.)

Unter dem lebhaftesten Beifalle der Versammlung ergriffen hierauf die Vertreter der Nachbarstaaten, der Bayerische, der Württembergische und der Badische Minister des Verkehrswesens, Frhr. v. Crailsheim, v. Mittnacht und Ellstätter und der Schweizerische Vicepräsident des Bundesraths Schenk das Wort, um in der sympathischsten Weise im Namen ihrer Länder der Freude über das Zustandekommen der Arlbergbahn, und den Wünschen nach immer innigeren Verkehrsbeziehungen, für das Wohlergehen Oesterreich-Ungarns und der Verehrung für seinen Herrscher Ausdruck zu geben. Präsident v. Czedik gedenkt eingehend der Leistungen der Techniker beim Baue der Arlbergbahn, hebt deren grosse Verdienste hervor, betont die ausgezeichnete sanitäre Fürsorge für die Arbeiter, die diese auch dankbar anerkannt haben, weist auf die Verdienste hin, welche speciell Bregenz sich darum erworben, dass die Vorarlbergbahn aus ihrer engen Grenze herausgetreten ist, und schliesst mit dem Glückwunsche: Bregenz, die Stadt am Bodensee, sie wachse und gedeihe. — Das Banket dauerte bis tief in die Nacht. Ausser den vorstehend erwähnten wurden noch zahlreiche weitere Toaste gesprochen. — Von der Direction der Westschweizerischen Bahnen war ein Telegramm eingelaufen, lautend: „Hoch auf Oesterreich für den friedlichen Sieg, den es heute feiert!“ Die Verlesung dieses Telegrammes durch den Landeshauptmann Grafen Belrupt rief lauten Beifall hervor. Ein prächtiges Wetter verschönte die Eröffnungs-Feierlichkeit, bei welcher Präsident v. Czedik im Verein mit Hofrath Obermayer in der liebenswürdigsten Weise für die Gäste vorgesorgt hatte.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die internationale Ausstellung von Motoren und Werkzeugmaschinen für das Kleingewerbe.

Diese von dem Niederösterreichischen Gewerbevereine nach dem Vorbilde mehrerer Deutschen Städte ins Leben gerufene Ausstellung hat den Zweck, durch Vorführung von in Thätigkeit gesetzten Motoren und Werkzeugmaschinen, von neueren Werkzeugen, von Apparaten und Vorrichtungen dem gewerblichen Betriebe und durch Exponirung von Lehrmitteln dem gewerblichen Fachunterricht zu dienen. Zugleich soll durch die technische Prüfung der ausgestellten Motoren und Werkzeugmaschinen und durch die Veröffentlichung der hierdurch gewonnenen Resultate das Kleingewerbe gefördert werden, um dessen Kampf mit der Fabrikindustrie zu erleichtern. Durch das thatkräftige Zusammenwirken tüchtiger Fachmänner und durch die Opferwilligkeit der Aussteller selbst ist dieses Ziel vollkommen erreicht worden; diese Exposition bietet ein erfreuliches Bild der Gewerbthätigkeit unseres Landes und wirkt nicht nur für den kleinen Gewerbsmann, sondern auch für weitere Kreise belehrend und anregend. Die systematisch und geschmackvoll ausgestellten Gegenstände sind in folgende 6 Gruppen mit vielfachen Unterabtheilungen eingereiht, u. zw: a) Motoren und deren Bestandtheile, b) Transmissionen, c) Werkzeuge, Werkzeugmaschinen und Arbeitsvorrichtungen, d) physikalische und chemische Apparate nebst anderen Hilfsmitteln, e) Hilfsmittel für Reproductionsverfahren und f) Lehrmittel für den gewerblichen Fachunterricht. Jede dieser Gruppen enthält zahlreiche Objecte, welche scheinbar demselben Zwecke dienen und sich durch feinere, nur dem Kenner merkbare Nüancen unterscheiden; es ist unmöglich, Einzelnes hervorzuheben, um nicht Anderes in den Schatten zu stellen. Einen lehrreichen Führer bildet der Katalog dieser Aus-

stellung, welcher abweichend von ähnlichen Arbeiten die bildliche Darstellung und kurze Beschreibung der exponirten Gegenstände, überdies auch die Entstehungsgeschichte, Reglements, Bestimmungen etc. dieser Unternehmung enthält. Wenn auch die grössere Anzahl der vorgeführten Gegenstände begreiflicherweise nicht den Zwecken des Eisenbahnwesens unmittelbar dienen, so giebt es darunter doch viele, wo dies mittelbar der Fall ist; andererseits bilden aber Eisen, Stahl und Holz, ebenso wie Dampf und Elektricität die Basis auch dieser Ausstellung, daher dieselbe auch dem Eisenbahnfachmanne nicht fremd sein darf. Von den ausgestellten Maschinen und Werkzeugen könnten sehr viele von den Eisenbahn- und Reparaturwerkstätten mit Vortheil verwendet werden.

Fleischtransporte von Galizien nach Wien.

Das Handelsministerium hat an die Ferdinands-Nordbahn und die Galizischen Bahnen vor Kurzem einen Erlass gerichtet, worin diesen Bahnen nahegelegt wird, den Tarif für frisches Fleisch, welches von Galizien nach Wien gesendet wird, zu ermässigen. Das Handelsministerium empfiehlt eine Ermässigung von 16 pCt., das ist ungefähr um so viel, als der Tarif für Grosshornviehsendungen nach Wien herabgesetzt wurde. Dieser Erlass bildet nun den Gegenstand der Verhandlungen von Bahn zu Bahn. Die betreffenden Verwaltungen sind geneigt, eine Ermässigung von 10 pCt. zu gewähren, differiren aber noch bezüglich der Mengen, für welche die Begünstigung eingeräumt werden soll; ein Theil will nur für Transporte unter 5 000 kg, der andere Theil für Transporte von mehr als 5 000 kg den ermässigten Tarif zugestehen.

Ausbau der Militär-Grenzbahnen.

Der Gesetzartikel 22 vom Jahre 1877 ordnete den Bau einer Eisenbahn von Mitrowitza über Vinkovce, Brood, Gradisca und Sunja nach Sissek, dann einer Bahn von Sissek nach einem Punkte der Karlstadt-Fiumaner Bahn und schliesslich einer Linie von einem Punkte der Alföldbahn nach Vinkovce an; die Bauten sollen nach Massgabe der aus dem Verkaufe der Militär-Grenzwälder einfliessenden Summen ausgeführt werden. Von diesen Linien ist bis jetzt nur die Dalja-Vinkovce-Brooder Linie und das Stückchen Sissek-Sunja als Bestandtheil der Sissek-Doberliner Linie ausgebaut. Es fehlen daher noch die Bindeglieder Mitrowitza-Vinkovce mit beiläufig 80 und Brood-Sunja mit ungefähr 130 km, während von dem Bau einer Linie von Sissek nach einem Punkte der Karlstadt-Fiumaner Bahn mit Rücksicht auf den mit der Südbahn bis Ende 1889 geschlossenen Vertrag, welcher der Ungarischen Regierung für den Sisseker Verkehr das Tarifbestimmungsrecht bis Fiume gewährleistet, vorderhand überhaupt nicht die Rede sein dürfte. Die Transversallinie Brood-Sunja (Sissek), welcher man grosse strategische Bedeutung beimisst, soll im nächsten Jahre zuversichtlich in Angriff genommen werden. Der Reichstag dürfte sich noch heuer mit der betreffenden Vorlage, welche von der Croatischen Regierung bereits wiederholt angeregt wurde, zu beschäftigen haben. Die Linie Vinkovce-Mitrowitza, durch welche dann auch eine directe Verbindung der mittlerweile eröffneten Serbischen Bahnen mit den Adriatischen Häfen hergestellt sein wird, soll im Jahre 1886 gebaut werden. Alle diese Linien sollen als Hauptbahnen ersten Ranges hergestellt werden.

Verwendung von Frauen zum Bahndienste.

Für die Verwendung und den Dienst von Frauen bei der Bahnaufsicht hat das K. K. Handelsministerium nachstehende Grundsätze aufgestellt:

1. Jene Frauen, welche mit der Ausübung einzelner, sonst nur dem Bahnwächter obliegenden Functionen betraut werden sollen, müssen die für ihre Dienstleistung erforderliche Qualification besitzen und

2. darf der Frauendienst keineswegs den männlichen Dienst vollkommen ersetzen, sondern ist mit Rücksicht auf locale Verhältnisse, auf Tageszeit und auf die Intensität des Bahnverkehrs mehr oder weniger zu beschränken.

Ad 1. Die zum Bahndienste zu verwendenden Frauen müssen geistig und körperlich geeignet und nach Erforderniss des Lesens und Schreibens kundig sein; sie müssen durch Prüfungen für die ihnen zu übertragenden Dienstleistungen als vollkommen befähigt erkannt und durch Abnahme einer Angelobung zur gewissenhaften Erfüllung der dienstlichen Obliegenheiten verpflichtet worden sein. Sie sind, wenn ihnen der Dienst zur selbstständigen Ausübung übertragen ist, für diese verantwortlich.

Ad 2. Die Frauen dürfen wohl selbstständig zum Schranken- und zum gesammten Signaldienste, in der Regel jedoch nicht zum Streckendienste verwendet werden.

Ausnahmsweise kann befähigten Frauen nach Massgabe der localen Verhältnisse auf die Strecken Revision im Sinne der bahnpolizeilichen Vorschriften übertragen, und können dieselben zur Beförderung der Laufzettel verwendet werden. Der Dienst der Frauen kann in den regelmässigen Fällen in 4facher Richtung stattfinden:

a) Der Bahnwächter wird durch eine Frau rücksichtlich des Schranken- und Signaldienstes substituirt, um dem Wächter während der Dauer der Substituirung die nöthige Ruhezeit zu schaffen.

b) Die Frau leistet nebst dem Wächter gleichzeitig und regelmässig den Dienst und zwar der Wächter den gesammten Dienst auf dem als wichtiger erachteten Standorte, die Frau jedoch den Schranken- und Signaldienst auf einem vom Wächterhaus nicht zu weit entfernten zweiten Standorte.

c) Die Frau versieht während der dienstlichen Abwesenheit des Wächters und in unvorhergesehenen Fällen den Schranken- und Signaldienst.

d) Frauen, von in der Nähe der Bahn wohnenden Partieführern, Visirern oder Arbeitern versehen den Schranken- und Signaldienst, während der Streckendienst durch die eigentlichen Bahnwächter oder durch die Streckenwächter besorgt wird. In diesem Falle ist der Frauendienst thunlichst auf die Tageszeit zu beschränken und hat zur Nachtzeit die Substituirung der Frauen durch Männer einzutreten. Die regelmässige Dienstleistung der Frauen ist in jedem der 4 Fälle auf normale Verhältnisse zu beschränken. Für die zum Dienste herangezogenen Frauen gelten in Bezug auf Ruhezeit dieselben Bestimmungen, wie solche für Bahnwächter bestehen. Die Genehmigung für die auf einer Bahn in Anwendung zu bringende Art des Frauensdienstes erfolgt von Fall zu Fall seitens der K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Directer Bahnverkehr mit Belgrad.

Die Verbindungsbahn Zimony- (Semlin) Belgrad ist am 15. d. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Mit diesem Tage tritt der Tarif für den Verkehr der Verbindungsbahn Semlin-Belgrad in Kraft, in welchem directe Frachtsätze in Oesterreichisch-Ungarischer Währung zwischen Belgrad loco und transit einerseits und sämmtlichen Stationen des Centralnetzes der Ungarischen Staatsbahnen anderseits enthalten sind. Sendungen von und nach den übrigen Stationen der Ungarischen Staatsbahnen, oder Stationen fremder Bahnen nach oder von Serbien werden einstweilen, insolange directe Tarife nicht bestehen, nach beiden Richtungen in Semlin umkartirt. — Für den Verkehr mit Serbien werden eigene Frachtbriefe mit Ungarisch-Deutschem und Serbischem Texte angewendet.

Die Eisenbahn-Decentralisation im Galizischen Landtage.

In demselben klagte Abgeordneter Hausner zunächst darüber, dass der Landesvertretung nur eine sehr geringe Ingerenz auf die Angelegenheiten von allgemeiner Bedeutung zustehe, constatirte, dass der Landtag wenigstens auf Grund des § 19 der Landesordnung sich an die Prüfung kundgemachter Gesetze und Einrichtungen heranzuwagen vermöge, und ging dann zur historischen Darstellung der Bestrebungen, betreffend die Eisenbahn-Decentralisirung, über. Die Regierung hat mit uns — sagte Redner — ein förmliches Blindekuhspiel aufgeführt, indem sie, so oft wir ihr unsere Wünsche bekanntgaben, auf den Mangel ihrer Competenz den Privatbahnen gegenüber hinwies. Als aber die Organisation des westlichen Staatsbahnnetzes vollendet war, wurde der Regierung entgegengehalten, dass für sie endlich der Zeitpunkt gekommen sei, eine entsprechende Wirksamkeit zu entfalten und ihren guten Willen zu bekunden. Der Landtag hat in dieser Hinsicht eine Resolution gefasst, die sich innerhalb der Grenzen der Mässigung und Bescheidenheit bewegte, da in derselben blos der Wunsch ausgedrückt wurde, es solle für das Galizische Staatsbahnnetz ein höheres Verwaltungsorgan, natürlich mit dem Sitze im Lande, creirt werden. Die Polnische Delegation ist einem im Club gefassten Beschlusse zufolge für einige Punkte dieser Resolution bei der Regierung eingetreten, so namentlich für die Errichtung einer Galizischen Eisenbahndirection, welche direct dem Handelsministerium und keiner Zwischeninstanz unterstehen sollte, für die Besetzung einflussreicherer Stellen im Handelsministerium und in der Eisenbahndirection mit Polen, für die Anschaffung des erforderlichen Materials im Lande und für die gesonderte Verwaltung des Beamten-Pensionsfonds. Trotzdem unsere Delegation lange Zeit hindurch die Regierung aufopferungsvoll unterstützt hat, fand doch keiner dieser Punkte Berücksichtigung, und zwar weder im administrativen Wege, noch in dem im Juni kundgemachten Organisationsstatute für die Galizischen Staatsbahnen. Wie kommt denn dies? Den Grund könnte man leicht angeben, denn die Zusage der Geheimhaltung bindet uns nicht mehr; nichtsdestoweniger halte ich eine diesbezügliche Enthüllung für nicht opportun. Um dem Polenclub in dieser Sache die Action zu erleichtern, haben wir jeden Eclat zu vermeiden gesucht, und doch gab es verblendete Leute, welche, nachdem unser Misserfolg in der Decentralisirungs-Campagne schon feststehende Thatsache war, die Behauptung aufstellten, die Polnische Publicistik trage Schuld an dieser Niederlage, denn sie sei es gewesen, welche der Sache durch allzu laute Discussion geschadet habe. Merkwürdig ist es jedenfalls, dass bei uns auf das System der Geheimthuerei so grosses Gewicht gelegt wird. In Ungarn, England und Italien pflegt man gerade durch publicistische Erörterung wichtiger Fragen die grössten Erfolge zu erzielen. Keiner unserer Gegner kann den Nachweis führen, dass unsere Forderungen in Betreff der Eisen-

bahn-Decentralisirung unberechtigt seien oder dass diese Forderungen mit den Reichsinteressen collidiren. Nicht ein einziges haltbares Argument vermochte man uns entgegenzuhalten, denn die Ausflüchte der Heuchelei können doch unmöglich ernst genommen werden. Preussen liefert den schlagendsten Beweis dafür, dass das Eisenbahn-Decentralisirungssystem sich ganz gut mit dem Reichsinteresse verträgt und dass die Vortheile dieses Systems von nicht zu unterschätzender Bedeutung sind. Redner gesteht schliesslich zu, dass der frühere Statthalter, Graf Potocki, mit der Behauptung, es handle sich um eine Brotfrage, das Richtige getroffen habe; denn es sei bereits so weit gekommen, dass in Westgalizien Deutsche Bahnwächter ernannt werden. Recriminationen und retrospective Betrachtungen würden jetzt freilich, nachdem das Staatsbahn-Organisationsstatut bereits in Wirksamkeit getreten ist, wenig nützen. Allein der Landtag solle sich durch diese Erwähnung nicht abhalten lassen, der Zeitgeschichte ein schätzbares Document zu liefern, ein Document, das im Augenblicke, wo die Einsicht an die Stelle der Blindheit treten wird, darthun soll, wie der Landtag diese Sache aufgefasst hat. Desswegen wäre es rathsam, eine Specialcommission mit der gründlichen und eingehenden Prüfung des Staatsbahn-Organisationsstatutes zu betrauen.

Die Entgegnungen der Grafen Potocki und Tarnowsky zeigen jedoch, dass die von Hausner geäusserten Ansichten von den gemässigten Patrioten nicht getheilt werden. Graf Potocki erklärte die ganze Angelegenheit für noch nicht spruchreif und zeitgemäss, weshalb er vorschlägt, den Antrag Hausner's an den Landesausschuss als Commission zur Berichterstattung zu leiten, während Graf Tarnowsky die Ansicht aussprach, es wäre heute noch ganz unmöglich, das Staatsbahn-Organisationsstatut bezüglich seiner Rückwirkung auf das Landeswohl zu prüfen, da die Consequenzen jener Staatsbahn-Organisation derzeit noch gar nicht wahrnehmbar sein können. Eine Commission, die sofort zu referiren hätte, müsste ja wegen Abfassung des Berichtes in Verlegenheit gerathen, während der Landesausschuss hinsichtlich der Erstattung von Anträgen an keinen bestimmten Zeitpunkt gebunden ist. Gegenwärtig würde die Discussion über diesen Gegenstand nicht nur nichts nützen, sondern geradezu schaden.

Ganz besonders im Widerspruch mit den Ansichten Hausner's steht jedoch der warme Empfang, der dem Präsidenten von Czedik in Krakau zu Theil wurde; dessen Bürgermeister, Dr. Weigel, hatte sich in seiner Ansprache fast demonstrativ gegen Hausner geäussert.

Tarifconflicte.

Der Tarifconflict mit den Rumänischen Bahnen droht, der „N. Fr. Presse" zufolge, zu einem Conflicte mit den Deutschen Bahnen zu führen. Die Oesterreichischen und die Ungarischen Transitbahnen, welche am Verkehre zwischen Deutschland und Rumänien betheiligt sind, haben bekanntlich die Verbandtarife per 1. October 1884 gekündigt. Den Anlass zur Kündigung gaben die Tarife für Eisen, welche sich für den Export von Deutschland nach Rumänien billiger stellten, als für den Export von Oesterreich nach Rumänien. Die Rumänischen Bahnen hatten den Deutschen Bahnen einen wesentlich tieferen Einheitssatz eingeräumt, als den Oesterreichischen Bahnen. Diese erklärten nun, nachdem die Kündigung erfolgt war, neue Verbandtarife sowohl für den Verkehr zwischen Deutschland und Rumänien via Oesterreich-Ungarn, als für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien nur dann aufstellen zu wollen, wenn gleiche Einheitssätze die Grundlage bilden. Die Rumänischen Bahnen zeigten sich geneigt, auf diese Forderung einzugehen. Es fanden Conferenzen statt, welche zu dem Resultate führten, dass die Rumänischen Bahnen sowohl für den Verkehr mit Deutschland als für den Verkehr mit Oesterreich-Ungarn die Parität zugestanden. Den Rumänischen Bahnen wurde dafür die Concession gemacht, dass man im Verkehre mit Wien der Route über Verciorova eine grössere Transportquote zuwies, als der Route über Predeal, obwohl die beiden Routen gleich lang sind. Auf Grund der principiellen Vereinbarungen wurde zunächst ein Ausnahmetarif für die im Exporte wichtigsten Artikel, Eisen und landwirthschaftliche Maschinen, ausgearbeitet. Der neue Tarif sollte am 1. August ins Leben treten. Die Sache schien damit geordnet, als plötzlich seitens Rumäniens die erwähnte Begünstigung der Verciorovaer Route, welche für die Rumänischen Bahnen im Vergleiche mit Predeal mehr als den doppelten Antheil liefert, auch für andere via Pest bediente Verkehrsrelationen verlangt wurde. Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, insbesondere die Ungarische Staatsbahn, lehnten dieses Begehren ab, und so kam es, dass der neue Oesterreichisch-Ungarische Eisentarif nicht eingeführt werden konnte und dass für den sehr bedeutenden Deutsch-Rumänischen Eisenverkehr heute gar keine directen Tarife bestehen. Dies macht den Deutschen Exporteuren die Benutzung des natürlichen Weges über Oesterreich-Ungarn unmöglich und veranlasste die Deutschen Bahnen, welche in der Haltung der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen eine Feindseligkeit gegenüber Deutschland erblicken, nicht nur zu einer sehr gereizten Sprache, sondern auch zur Androhung von Repressalien. In der letzten Zeit fand ein lebhafter Schriftenwechsel über die ganze Angelegenheit statt. In einer der letzten Zuschriften erklären die betheiligten Deutschen Bahnen, für den Fall, dass seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen das gewünschte Entgegenkommen nicht bewiesen werden sollte, in allen anderen, weit wichtigeren Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn rücksichtslos vorgehen zu wollen. Sie kündigen ferner an, dass bereits Vorbereitungen getroffen sind, um den Export nach Rumänien ausschliesslich über die Russischen Bahnen, und zwar trotz des grossen Umweges zu wesentlich geringeren Sätzen zu leiten, als jetzt gelten. Vorläufig haben wir es jedoch blos mit einem Federkriege zu thun, denn für den 25. und 26. September cr. sind Conferenzen der betheiligten Oesterreichischen, Ungarischen, Deutschen und Rumänischen Bahnen nach Pest einberufen, und man hofft, dass es da gelingen werde, einen im allseitigen Interesse gelegenen Ausgleich zu finden.

Der neue Erfolg der Ungarischen Eisenbahnpolitik.

Nur wenige Wochen sind verflossen, seitdem die zweite Hauptlinie Wien-Budapest über Bruck eröffnet wurde, und schon treten die Wirkungen der geänderten Verkehrsrichtung für den Gütertransport zu Tage. Die Ungarische Regierung kann nun ihren Landesverkehr bis nach Wien in tarifarischer Hinsicht beliebig regeln. Ungarn besitzt fortab eigene Ausfallsthore in westlicher, wie in östlicher Richtung. Der Brucker Anschluss an die Ungarische Staatsbahn ist von Wien nur 42 km entfernt, eine Entfernung, welche im Transitverkehr kaum ausschlaggebend sein kann. Heute hat Wien allerdings einen Vortheil bei directen Transporten mit Budapest und den Ungarischen Stationen via Budapest durch eine nicht unerhebliche Tarifreduction erreicht. Dies bezieht sich aber nur auf den Zwischenverkehr. In der Relation mit Bayern, Süddeutschland, Schweiz und Frankreich jedoch, wo Wien bisher die Vermittlerin im Getreidegeschäft war, werden die Budapester Sätze nach Eröffnung der Arlbergbahn eine derartige Reduction erfahren, dass der Umschlag für Getreide in diesen Verkehrsrelationen sehr leicht für Wien verloren gehen kann. Nach Vollendung und Eröffnung der Galizischen Transversalbahn wird es der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn gelingen, einen Theil des durch die neue Linie resultirenden Entganges an Frachtgütern wett zu machen, weil es dem grossen Transportunternehmen dann ermöglicht wird, sich mit Erfolg an dem Galizisch-Wiener Verkehr via Sillein-Pressburg zu betheiligen. Die alte Station Bruck bildet nun den Grenzpunkt zwischen den Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Die Opfer des Arlbergtunnels.

Die Arbeiten beim Arlbergtunnel haben glücklicherweise weniger Menschenleben gekostet, als dies beim Gotthardtunnel der Fall war, wo Unglücksfälle und Krankheiten Hunderte von Arbeitern dahinrafften. Dank der technischen Fortschritte und der strengen Durchführung sanitärer Vorsichtsmassregeln war beim Arlbergtunnel das Sterblichkeitsprocent ein sehr geringes. Bei dem Bau des Osttunnels verunglückten 16 Arbeiter, von denen 7 plötzlich getödtet wurden und 9 in Folge von Verletzungen starben. Verschiedenen Krankheiten erlagen im Unternehmungsspitale 47 Personen. Die Gesammtzahl der auf dem Friedhofe in St. Jakob begrabenen Arbeiter beträgt daher 63. Der Unternehmer hat nunmehr den verstorbenen Arbeitern ein Grabmal gewidmet.

Staat und Eisenbahnen.

Vor uns liegt eine Broschüre: „Das Rechtsverhältniss zwischen Staat und Eisenbahnen in Oesterreich", eine actuelle fachliterarische Erscheinung. Die Definition jenes Verhältnisses ist gerade in dem Moment, wo der zwischen der Staatsverwaltung und der Nordbahn abgeschlossene Vertrag zur öffentlichen Discussion vorliegt, von erhöhter Bedeutung; dies um so mehr, als der Autor, Dr. Max Reinitz, sich nicht blos auf die trockene Fixirung des juristischen Standpunktes beschränkt, sondern bei Besprechung der einzelnen Rechtsmomente zu Conclusionen gelangt, welche auch in wirthschaftlicher Beziehung von Interesse sind. So kommt der Verfasser bei dem Capitel über das Heimfallsrecht des Staates gegenüber den Eisenbahnen auch auf die einzige diesbezüglich noch bestehende Ausnahme, nämlich die Nordbahn, zu sprechen. Von Interesse sind ferner die Ansichten, welche der Autor über die Verstaatlichung der Bahnen überhaupt entwickelt. In dieser Beziehung tritt er den Anhängern des Staatsbahnbetriebes entschieden entgegen, hier ist der Abschnitt: „Die Eisenbahnpolitik im Eisenbahnrechte" besonders bemerkenswerth. Dies gilt auch von seinen Ausführungen über das Péagerecht und über die Beschränkung des Betriebes bei Privatbahnen.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die Börse steht unter dem Einflusse der Egyptischen Finanzfragen, in Folge dessen eine laue Tendenz zu bezeichnen ist. Nur für Eisenbahnwerthe herrschte eine etwas günstigere Stimmung, daher sie sich im Ganzen um wenig hoben. Nord-

bahn stiegen sogar auf 2 372; auch Südbahn (148,30) gewannenunter dem Eindrucke der besseren Choleranachrichten. Nordwest (175,75) und Elbethal (178) stiegen in Folge stattgehabter Käufe.

Aus Bayern (Personalnachrichten).

Zu Oberbahninspectoren und Vorständen der folgenden Oberbahnämter wurden befördert: Die Inspectoren und Bahnamtsvorstände: Gg. Färber von Augsburg beim Oberbahnamt Regensburg, Rob. Bodack in Oberndorf-Schweinfurt beim Oberbahnamt Ingolstadt, Lorenz Göbel vom Centralbahnhof Ingolstadt beim Oberbahnamt Weiden, Wilh. Louis von Eger beim Oberbahnamt Nürnberg.

Die Expedition II. Classe Schönlind (Oberpfalz) wurde in eine Haltestelle ohne Güterabfertigung umgewandelt, dagegen bei den Stationen Epsenhausen (Oberbayern) und Ochenbruck (Mittelfranken) unbeschränkter Güterverkehr, alsdann bei der Haltestelle Töging (Oberbayern) beschränkte Güterabfertiguug zugelassen.

Statistik der Oberitalienischen Eisenbahnen pro 1883.

Diese Statistik besteht aus 13 Tabellen, welche die Einnahme und Ausgabe, sowie die Transportbewegung darstellen, nämlich I. Betriebseinnahme und Ausgabe nach Linien und insgesammt; II. desgl. nach Linien pro Kilometer der Betriebslänge wie der Fahrt; III. Einnahme linienweise für sich; IV. Ausgabe desgl.; V. Personenfrequenz; VI. durchgehender Personentransport (von Linie zu Linie); VII. Eilguttransporte; VIII. Bewegung des Gepäckes und Eilgutes von Linie zu Linie; IX. Frachtgut; X. Transport desselben von Linie zu Linie; XI. stationsweise Uebersicht des Eilgutes nach Waarengattungen incl. der Sendungen für Staatsrechnung; XII. gleiche Uebersicht des Frachtgutes; XIII. stationsweise Uebersicht der Gewichtsmengen nebst Gegenüberstellung von Einnahme und Ausgabe für den Betrieb.*)

Die Gesammt-Einnahme betrug für die im Betriebe stehenden Linien und ohne den Schiffsverkehr 125 346 946 L. (gegen 116 780 370 L.); Mehreinnahme somit 8 566 126 L., wobei die Mindereinnahme auf einzelnen Theilstrecken von insgesammt 369 014 L. abzüglich berücksichtigt ist. Mit der höchsten Einnahme und grössten Mehreinnahme gegen das Vorjahr figurirt die Strecke Turin-Genua, nämlich mit 17 607 020 L. (+ 1 209 726 Lire); demnächst folgen die Toscano-Ligurischen Linien mit 16 871 480 L. (+ 938 894 L.) und Peschiera-Venedig mit 8 254 026 Lire (+ 346 719 L.).

Die Gesammt-Ausgabe des Betriebes betrug 79 967 942 Lire (gegen 71 679 974 L. in 1882); dem Plus von 8 610 156 L. stehen Minderausgaben von 322 188 L. gegenüber, so dass eine Mehrausgabe von 8 287 968 L. verbleibt. Die drei soeben genannten Linien hatten auch die grössten Betriebsausgaben und zwar: die Toscano-Ligurischen Linien mit 11 395 509 L. (+ 1 312 268 Lire), Turin-Genua mit 9 995 753 L. (+ 880 061 L.) und Peschiera-Venedig mit 5 099 988 L. (+ 353 932 L.). Hieraus ergiebt sich ein Betriebsüberschuss von 45 378 554 L. (gegen 45 100 396 L. in 1882), d. i. ein Mehr von 278 158 L. (+ 2 549 752 L. und — 2 271 594 L.). Wiederum haben die drei vorgenannten Linien den grössten Ueberschuss aufzuweisen, nämlich: Turin-Genua 7 611 267 L. (+ 325 665 L. gegen 1882), die Toscano-Ligurischen Linien 5 475 971 L. (gegen 1882 weniger 373 374 L.) und Peschiera-Venedig 3 154 038 L. (weniger 7 213 L.).

Da die Betriebslänge für sämmtliche Linien (excl. Schifffahrt) 3 765 km und die Anzahl der Zugkilometer 22 839 566 betrug, so stellt sich die Einnahme pro Kilometer Betriebslänge auf 33 632 L., pro Zugkilometer auf 5 488; die Ausgabe pro Kilometer auf 22 457 L., pro Zugkilometer auf 3 501 L. Das Verhältniss zwischen Betriebseinnahme und Ausgabe stellt sich hiernach für 1883 auf 63,79 Procent gegen 61,38 pCt. im Vorjahr, also 2,41 pCt. Zunahme.

Die Anzahl der beförderten Personen belief sich auf den im Betriebe gewesenen 54 Linien (excl. der Specialzüge und der Schifffahrt) auf 18 323 149, und zwar I. Classe 546 688, II. Classe 2 606 029, III. Classe 6 108 347 und zu ermässigten Preisen 9 062 085 Personen, also im Verhältniss von resp. 3, 14, 33 und 50 pCt. Zu obiger Anzahl kommen noch 1 095 979 Personen, welche für Rechnung der Regierung zu befördern waren. Der Erlös dafür betrug 42 366 021 L., und zwar: I. Classe 546 688 L., II. Classe 2 606 929 L., III. Classe 12 129 203 L., zu ermässigtem Preise 11 926 108 oder resp. 15, 28, 29 und 28 pCt.; die Transporte für Regierungsconto bewertheten sich auf 1 956 147 L. Die Durchschnittslänge der Transporte betrug für den Reisenden 38,97 km. (resp. 103,87, 61,47, 39,71, 28,08 km für die vier obengenannten Classen und 118,79 km für Regierungstransporte) und brachte pro Kopf ein 2,31 L. (resp. 11,53, 4,61, 1,99 und 1,32 L. für genannte Classen, 1,78 L. für Regierungstransporte). Die letztgenannten Ziffern, auf das Kilometer Betriebslänge berechnet, ergeben 0,0593 L. d. h. classenweise resp. 0,111, 0,075, 0,050 und 0,047 L., für regierungsseitige Transporte 0,015 L.

*) Wir beschränken uns darauf, nur solche Ziffern zu bringen, welche bezüglich des weitverzweigten und vielfach von Tramways unterstützten Bahnnetzes in Oberitalien allgemeines Interesse bieten, oder welche Vergleiche mit entsprechenden Verhältnissen in Deutschland zulassen. Anm. d. Red.

Die Tabelle bezüglich der mit grösserer Geschwindigkeit bewirkten Transporte umfasst 10 Rubriken, und zwar: a) Gepäck 393 062 Centner mit 1 701 931 L., oder der Centner durchlief 108,23 km, brachte 4,33 L. und pro Kilometer 0,04 L ein; b) Packete 1 608 138 Centner mit 3 226 028 L., i. e. der Centner durchlief 123,12 km mit 2,01 L. Erlös oder pro Kilometer 0,016 L.; c) Eilgut 1 196 774 Centner mit 5 553 031 L., d. h. der Centner durchlief im Durchschnitt 125,04 km und brachte 4,64 L. oder pro Kilometer 0,037 L. ein. Ferner sind aufgeführt: e) 806 Fahrzeuge mit 52 399 L.; f) 32 293 Pferde mit 183 808 L.; g) 32 609 Hunde mit 56 760 L.; h) 198 231 Stück Grossvieh mit 737 419 L. und i) 734 366 Stück Kleinvieh mit 679 180 L. Ferner wurden noch für Staatsrechnung 102 329 Centner mit 345 298 L. Erlös als Eilgut transportirt.

Die Tabelle betreffend Frachtgut umfasst 6 Rubriken, nämlich Waaren, Fahrzeuge, Vieh, Kleinvieh und Staatssendungen; die Waaren zerfallen in 8 Classen incl. dreier Specialtarife, und ihr Totalgewicht erreichte 7 207 770 t mit einer Einnahme von 62 143 395 L., so dass die Tonne durchschnittlich 126,04 km durchfuhr und 8,55 L. = 0,0678 L. pro Kilometer einbrachte. Die ferneren Frachtguttransporte umfassten 2 076 Fahrzeuge mit 52 572 L., 11 117 Pferde mit 49 979 L., 143 720 Stück Vieh mit 468 131 L., 356 698 Stück Kleinvieh mit 317 426 L. und 61 835 t Staatssendungen mit 622 344 L. Einnahme.

Rechnet man zu den bisher genauer aufgeführten in Summa 120 851 959 L. Transporteinnahmen noch: Einnahme für Specialzüge 109 650 L., diverse Einnahmen 1 864 308 L. und an indirecten Einnahmen 2 520 579 L., so erhält man die Eingangs bezifferten 125 346 496 L. der Einnahme. St.

(Nach dem „Monitore delle strade ferrate“ No. 35 v. 27. Aug.)

England.

Die scharfe Concurrenz zwischen der Midland- und der Northwestern Bahn um den Localverkehr zwischen Liverpool und Manchester hat die Letztere veranlasst, für diesen Verkehr eine neue Art besonders comfortabler Züge einzulegen, welche stündlich zwischen jenen beiden Städten laufen. Die Schnelligkeit und Häufigkeit des Dienstes auf beiden Linien dürfte wenig zu wünschen übrig lassen, denn 30 Züge laufen täglich in beiden Richtungen in Zeiträumen von 40—45 Minuten.

Jeder der neuen Züge wird durch drei permanent an einander gekuppelte achträdrige Wagen von je 42′ Länge mit Coupés von 8′ Breite, 7′ 2″ Tiefe gebildet. Der mittelste Wagen hat 6 Coupés I. Classe, davon 2 für Raucher. Die beiden anderen Wagen haben 3 II. Classe und 2 III. Classe und Dienstcoupés, resp. 5 III. Classe und Dienstcoupés. Der Wagenkörper ruht auf 14 Cylinderfedern.

Die Züge sind mit Webb's Vacuumbremse ausgerüstet, und der erste und letzte Wagen hat eine automatische Einrichtung, welche dem Zugführer den Zustand der Bremskraft anzeigt und im Falle der Beschädigung der Bremsmaschine selbstthätig wirkt. Diese Vorrichtung bringt einen etwa vom Zuge abgelösten Theil zum Stehen.

Einer der Züge ist probeweise mit elektrischer Beleuchtung versehen, welche durch eine Patentmaschine nach Brothrhood's hergestellt wird. Letztere befindet sich auf dem Tender der für diese Züge besonders eingerichteten Locomotive. Der elektrische Strom geht von der Maschine auf dem Tender durch den Zug und zurück auf den Fussboden der Locomotive, woselbst sich ein Regulator befindet, mittels dessen das Licht ein- oder abgestellt werden kann. Daselbst ist auch einer der elektrischen Brenner, welcher dem Personal die Beschaffenheit des Lichtes in den Wagen anzeigt. Die I. Classencoupés dieser Züge sind kunstvoll ausgeschmückt mit atikem Zierrath und mit photographischen Abbildungen; die Polster sind in hellem und dunklem Blau gehalten. (Railway and Tramway Express.)

Amerikanische Correspondenz.

Wagenbenutzung.

Die vor einiger Zeit in Richmond, Va., stattgehabte neunte Jahresversammlung des Vereins der Wagen-Abrechnungsbeamten — besucht von ca. 80 Mitgliedern aus den verschiedensten Staaten — zeigte wieder recht deutlich den Mangel geregelter Verhältnisse, wie sie in Bezug auf die Wagenbenutzung im Deutschen Eisenbahn-Verein durch das Wagen-Regulativ längst geschaffen sind. Neben längeren Debatten über einzuführende gleichmässige Einrichtungen mehr formeller Natur, wie gleichartige Uebergangs-Rapporte, gleiches Verfahren bei Aufsuchung vermisster Wagen etc., waren besonders die Klagen über ungenügende Ausnutzung der fremden Wagen und das lange Zurückhalten derselben auf fremden Bahnen Gegenstand der Besprechung. Bei den vielen

concurrirenden Linien müssen häufig fremde Wagen leer nach ihrer Heimath zurückgesandt werden, obwohl dorthin gleichzeitig Ladung vorhanden ist, nur für eine andere Route. Die Wagen werden, ohne dass die Eigenthümerin etwas dagegen thun kann, ungebührlich lange auf fremden Bahnen, unter Verwendung im Localverkehr, zurückgehalten.

Wenn z. B. angeführt wurde, dass Wagen 222, 284, 55, 46 resp. 57 Tage auf einer anderen Bahn zurückgeblieben sind, wofür die Eigenthümerin, da nur Laufmiethe von ¾ Cts. pro Mile besteht, blos durchschnittlich 3⅓—5¼ Cts. pro Tag vergütet erhält, so ist dadurch die Nothwendigkeit einer Abhülfe genügend dargethan. Die als Mittel hierfür von einer Seite vorgeschlagene Einführung einer Zeit-, neben der Laufmiethe, bezw. einer Verzögerungsgebühr fand gleichwohl von manchen Seiten Widerspruch, in letzterer Beziehung namentlich deshalb, weil in einzelnen Staaten die Erhebung einer Strafmiethe vom Publikum gesetzlich unzulässig sei.

Zur näheren Erörterung der streitig gebliebenen Gegenstände wurden Commissionen ernannt, welche an die Verwaltungen zur Entscheidung Bericht erstatten sollen.

Strike.

Im August d. J. begann ein Strike des Werkstättenpersonals der Union Pacific in den Etablissements zu Ellis, Kans., welcher sich demnächst ausdehnte auf diejenigen in Kansas City, Denver, Cheyenne und North Plate. Entgegen dem sonstigen Gebrauch in ähnlichen Fällen, forderte der Generaldirector der Bahn, Mr. Clark, das Executivcomité der Strikenden in Denver schriftlich auf, einige Repräsentanten zu ihm zu schicken, um über gütliche Beilegung der Differenz mündlich zu verhandeln.

Das Resultat der sodann stattgefundenen Besprechung war, dass Mr. Clark die ohne Autorisation der Centralverwaltung von den Abtheilungsvorständen angeordnete Lohnherabsetzung zurücknahm, auch die Wiedereinstellung der kurz vor Ausbruch des Strikes entlassenen Leute genehmigte.

Durchgangsverkehr mit dem Westen.

Die Central Pacificbahn hat in den 12 Jahren von 1872 bis 1883 incl. 604 382 Durchgangspassagiere nach dem Westen und nur 359 121 nach dem Osten befördert, woraus sich ergiebt, dass sie 245 261 Personen nach der Pacificküste zum dauernden Aufenthalt daselbst gebracht hat. Während des ganzen vorgedachten Zeitraums, ausgenommen die letzten 3 Monate desselben, war diese Bahn vom Nordosten aus die alleinige Transportantin nach jenem Küstenlande.

Nun die Northern Pacific oder vielmehr die Oregon Railway and Navigation Co. den Transport von Personen nach der Pacificküste ebenfalls begonnen hat, muss der Durchgangs-Personenverkehr der Central-Pacificbahn sich vermindern, sofern nicht etwa Californien erheblich stärker zum Aufblühen kommt, als bisher. Die Einnahme der Letzteren aus diesem Verkehr betrug im vergangenen Jahr ca. 2,9 Millionen Dollar, oder durchschnittlich nur 25,46 D. pro Person.

Es geht hieraus hervor, dass der bei weitem grösste Theil der Passagiere aus Einwanderern bestand und dass die I. Classepreise sehr gedrückt waren. Diese beliefen sich auf etwa 36½ Procent der Gesammt-Personengeld-Einnahmen der Bahn und auf 11,7 pCt. aller Einnahmen derselben. Ihre Einnahmen von dem Durchgangs-Frachtverkehr (von dem ein grosser Theil sich über 1 300 Miles bewegte) betrug 5 174 834 D. = 34,7 pCt. der Gesammt-Güter-Einnahmen und 20,9 pCt. der Total-Einnahmen. Der Brutto-Ertrag aus dem Gesammt-Durchgangsverkehr der Central Pacificbahn erreichte etwa ⅓ (33,5 pCt.) der gesammten Brutto-Einnahmen. Der Netto-Ertrag aus diesem Verkehr blieb unzweifelhaft auf einem viel niedrigeren Procentsatz des Gesammt-Nettonutzens, war aber gleichwohl noch immer ein sehr ansehnlicher. (Railr. Gaz.)

Befugnisse der „Receiver".

Der Mangel allgemein gültiger bundesgesetzlicher Bestimmungen über die Befugnisse der von den Gerichten im Falle der Zahlungsunfähigkeit von Bahngesellschaften eingesetzten Verwalter (Receiver) macht sich gegenwärtig sehr fühlbar, da die grösseren Bahnen in der Regel das Gebiet mehrerer Staaten durchziehen und richterliche Festsetzungen des einen Staats natürlich nicht auch für den Nachbarstaat verbindlich sind. Es herrscht daher in vielen Fällen über die Priorität der Ansprüche der einzelnen Gläubigerkategorien eine peinliche und die Berechtigten schädigende Unsicherheit. Wie die Sachen jetzt liegen, ist es in die Hand der „Receiver" gegeben, Bevorzugungen eintreten zu lassen und durch geeignete Manipulationen, nöthigenfalls durch dritte Hand, Einzelnen, vielleicht auch sich selbst, unberechtigte Vortheile zu verschaffen.

Als ein Beispiel hierzu ist der Versuch der Receiver der Wabashbahn anzusehen, den Gläubigern der vor dem Eintritt der Sequestration vorhanden gewesenen schwebenden Schulden durch Ausstellung von „Certificaten" einen Vorzug vor den Obligationen zu sichern. Es wird durch derartige Vorgänge das Vertrauen der Capitalisten auf die Sicherheit der Eisenbahnpapiere in hohem Masse erschüttert.

Zweifelhaft ist ferner, wie weit sich die Gerichte oder ihre Beauftragten, die „Receiver", mit den nicht den Betrieb betreffenden Geschäften zu befassen haben, also dem Bahnbau, etwaigen Fusions- oder Concurrenzverträgen etc.

Auch beim Betriebe macht sich in mancher Beziehung jene Unsicherheit fühlbar. So sind bei der obengenannten Bahn die vor Ernennung der Sequestration ausgegebenen sog. 1 000 Miles-Fahrbillets von den Receivern als nicht mehr verwendbar erklärt. Es herrscht hierüber, da fast alle grossen Geschäftshäuser derartige Billets im Besitz haben, eine grosse Entrüstung. Einzelne der Inhaber haben dieserhalb gerichtliche Entscheidung angerufen, deren Resultat uns noch unbekannt ist. Besonders schwer würden die Billethändler (Scalpers) betroffen werden, welche grosse Vorräthe früher angekaufter Billets besitzen.

Diese suchen nun die Receiver dadurch zur Anerkennung der Gültigkeit der Billets zu zwingen, dass sie den Verkauf von Billets über die Wabashbahn überhaupt verweigern.

Von welcher Wichtigkeit die Rechtsverhältnisse bezüglich der gerichtlichen Verwaltung der Bahnen ist, mag daraus entnommen werden, dass nach „Poors Manual" im Jahre 1883 allein 25 Gesellschaften mit einem Gesammt-Actien- resp. Schuldencapital von 550 000 000 D. in die Hände der Receivers gelangten, in diesem Jahre bei der herrschenden Krisis diese Summe sich voraussichtlich erheblich steigern wird und dass Ende vorigen Jahres die Nordamerikanischen Bahnen im Ganzen ein Actiencapital von 3 638 000 000 D., eine Obligationenschuld von 3 455 000 000 D. und eine schwebende Schuld von 402 000 000 D. besassen.

Herabsetzung der Personengelder.

Das Herunterdrücken der Durchgangs-Personenfahrpreise ist im August cr. in Newyork und Chicago wieder tüchtig in Schwung gekommen.

In den officiellen Bahn-Billetexpeditionen werden zwar die gewöhnlichen vollen Preise erhoben, dort werden aber nur wenig Billets verkauft, denn das Geschäft ist in den Händen der Billetmakler (Scalpers), welche, wie man sagt, Extraprovisionen bis zum Betrage von 5 D. 25 Cts. für ein Billet von Newyork nach St. Louis über die Newyork-Centralbahn, 2½ D. für ein solches nach Cincinnati und 3 D. nach Chicago unter der Hand von den betheiligten Bahnen vergütet erhalten und um beinahe eben so viel niedriger die Billete, namentlich die nach Chicago über die Erie- und Baltimore- und Ohio-Bahn, verkaufen. Man giebt in unterrichteten Kreisen hieran der West Shore-Bahn die Schuld, welche schon von ihrer Eröffnung als Durchgangslinie ab die Preise heimlich unterboten habe.

Eine ganz lebendige Concurrenz ist ferner im Gange zwischen der West Shore- und der Newyork-Centralbahn in der Form der Special-Vergnügungszüge zu sehr niedrigen Preisen von verschiedenen Städten an den Linien beider Bahnen nach den Niagarafällen und nach Saratoga. Bis gegen Ende August waren solche Züge auf beiden Strecken nicht üblich, aber beide Bahnen haben angekündigt, dass vom 30. August ab Excursionszüge von Newyork nach den Niagarafällen zu 8 D. für das 4 Tage giltige Rundbillet abgelassen werden.

Weitere Herabsetzungen der vorbezeichneten Art sind zu erwarten. (Railr. Gaz.)

Fusionen.

Nach den zwischen der Atlantic & Pacific Co., der Southern Pacific Co. und der Central Pacific Co. neuerlich getroffenen Vereinbarungen übernimmt die erstgenannte Gesellschaft käuflich 242 Miles Bahn der Southern Pacificbahn, nämlich vom gegenwärtigen westlichen Endpunkt der kaufenden Bahn bis Majova, einer Anschlussstation der Southern Pacificbahn, 382 Miles von St. Francisco entfernt. Hiermit in Verbindung steht ein Verkehrsvertrag, wonach die Atlantic- und Pacificbahn ihre Wagen nach St. Francisco und anderen Punkten in Californien über die bestehenden Linien der Southern- resp. Central-Pacificbahn durchlaufen und ihre Transporte über diese Linien instradiren lässt. Dies Abkommen, welchem auch die Atchinson-, Topeka- und Santa Fe-Bahn und die St. Louis- und St. Francisco-Bahn beigetreten sind, wird von manchen Seiten für die östlich von Californien gelegenen Bahnen als ein sehr günstiges angesehen, da es denselben, unter bisher nicht erreichten vortheilhaften Bedingungen, einen directen Personen- und Güterverkehr mit den ganzen Californischen Stationen verschafft; andere Stimmen halten den Vortheil als einen sehr fraglichen.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXIII.

In England giebt es ein Städtchen Namens „Gotham", das Englische Schildburg oder Lalenburg. Ein Englischer Schriftsteller, ich glaube Dickens, taufte Newyork „Gotham" und hiesige Blätter gefallen sich sehr darin, von Gotham und den Gothamiten zu sprechen. „Gothamit" ist beinahe ein Ehrentitel geworden, die meisten Einwohner kennen den Ursprung der Bezeichnung

gar nicht und glauben, Gotham solle eine lebenslustige Stadt bedeuten.

Nun, ein echtes Schildbürgerstückchen ist dieser Tage hier entdeckt worden.

Seit Ausbruch der Cholera in Europa werden die Quarantainevorschriften auf eine wahrhaft scrupulöse Weise durchgeführt, nichts Verdächtiges könnte passiren. Wie dem geehrten Leser bekannt ist, befindet sich die Quarantaine bei Sandy Hook, grosse Oceandampfer vermögen einzig und allein durch den engen Canal, dicht beim Spitalschiffe und den Quarantainehäusern vorbeizufahren.

Nun fand man dieser Tage in einer der belebtesten Strassen der unteren Stadt einen bewusstlosen Matrosen auf dem Trottoir liegen. In das Hospital gebracht begann er „black vomiting“ — kurz und gut, er hatte das echte gelbe Fieber im letzten Stadium.

Das gelbe Fieber ist eben so unangenehm, wie die Cholera, und ein furchtbarer Sturm von Entrüstung erhob sich gegen die Quarantainebeamten. Der Matrose musste von einem eingelaufenen Schiffe an's Land gebracht und seinem Schicksale herzlos überlassen worden sein. Er starb, ohne wieder zum Bewusstsein zu gelangen, und man fand gar nichts an ihm, was zur Aufklärung des Falles hätte dienen können.

Selbst ein kleines Segelschiff könnte jetzt kaum durch die „narrows“ bei Staten-Island schlüpfen, so wachsam ist die Behörde — wie konnte nun das Schiff in den North- oder East-River hinein gelangen?

Das Geheimniss wurde durch einen interviewenden Zeitungs-Reporter gelöst: Durch Kreuz- und Querfragen bei den Quarantainebehörden brachte derselbe heraus, dass Newyork gegen den Sund hin einzig und allein durch eine angedrohte Strafe von 1 000 Dollars, 1 Jahr Zuchthaus oder Beides gegen Verletzung der Quarantainevorschriften gedeckt sei. Weder im Sunde, noch in Hell-Gate befinden sich Sanitätsbeamte. Grosse Oceandampfer können allerdings nicht herein, wohl aber mittlere und kleinere Schiffe — jener Zeitungsreporter hat sich um Gotham wohl verdient gemacht — die Abhülfe wird schon erfolgen.

Ich habe lange gezögert, mitzutheilen, dass der Bau des Hudson-Rivertunnels zwischen Jersey-City und Newyork seit längerer Zeit eingestellt worden ist, hoffend, man werde den Bau wieder aufnehmen. Dem scheint jedoch nicht so zu sein — die schlechten Geschäftsaussichten haben auch hier vorläufig „Halt“ geboten.

Der Bau einer zweiten East-Riverbrücke von Grand-Street, Newyork nach Brooklyn ist ebenfalls noch nicht sobald zu erwarten — es fehlt an Geld.

Die Zeit der Excursionen naht ihrem Ende, und es werden die Fahrpläne der Eisenbahnen und Dampfschiffe baldigst geändert. An der Küste wurden bereits die Lebensrettungs-Stationen eröffnet — dort, wo man sich heute noch im Schaume der Sturzwellen tummelt, werden in kurzer Zeit die von den Aequinoctialstürmen gepeitschten Wogen ihr zerstörendes Werk beginnen.

Die elektrische Ausstellung in Philadelphia wurde am 2. September eröffnet, soll aber noch nicht „fertig“ sein. Um nicht nur Bruchstücke zu sehen und die jetzige tropische Hitze vorübergehen zu lassen, verschob ich meinen Besuch noch. In meiner nächsten Correspondenz hoffe ich bereits Näheres über die „Wunder von Philadelphia“ mittheilen zu können.

Selbst die Sprengung des Flood-Rock bei Hell-Gate im East-River ist bis zum nächsten Herbste verschoben worden — überall herrscht Ebbe in den Cassen — oder sollte die Sprengung aus ähnlichen Gründen unterbleiben, wie die Beseitigung der Felsen am eisernen Thore?

Miscellen.

Aus- und Einfuhr von Cement in Deutschland.

Welchen Umfang und welche volkswirthschaftliche Bedeutung die Deutsche Cememtindustrie bereits erreicht hat, erhellt wohl am besten aus der Thatsache, dass die Cementausfuhr in der verflossenen ersten Hälfte dieses Jahres die Höhe von 1 726 571 Doppelcentnern erreicht hat gegen 1 468 280 bezw. 1 257 408 Doppelcentner im gleichen Zeitraum der Jahre 1883 bezw. 1882. Die grössten Mengen sind nach den Hansestädten, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn, Dänemark, Russland, Belgien und Nordamerika ausgeführt worden, während an der Einfuhr fremden Cements, die sich im ersten Halbjahr 1884 auf insgesammt 221 095 Doppelcentner belief, Oesterreich-Ungarn mit rund 102 000 Doppelcentnern den Hauptantheil hat. Von Englischem Cement sind nur 7 412 Doppelcentner direct eingeführt worden; dazu dürften jedoch noch 60 067 Doppelcentner zu rechnen sein, die von den Hansestädten aus geliefert sind.

Im Uebrigen gewährt die Statistik kein zutreffendes Bild über die wirkliche Ausfuhr von Cement Deutscher Herkunft nach fremden Ländern, weil in derselben die Ausfuhr Deutschlands nach Deutschen Häfen (z. B. vom Rhein nach den Ostseehäfen und von einem Ostseehafen zum andern) als „Ausfuhr“ mitgezählt wird.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 15. October cr. wird die Neubaustrecke **Heidersdorf - Nimptsch** mit den Haltestellen Pristram, Wilkau und der Station Nimptsch dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Von diesem Tage ab findet auf der Haltestelle Wilkau und der Station Nimptsch unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, Thieren und Gütern, auf Haltestelle Pristram dagegen nur Abfertigung von Gütern in Wagenladungen statt.

Die Tarifsätze für den Local-Güterverkehr mit Pristram, Wilkau und Nimptsch enthält der mit Gültigkeit vom 15. October cr. zur Ausgabe gelangende Nachtrag VIII zum Local-Gütertarif der Oberschlesischen Eisenbahn, die Tarifsätze für den Transport von Steinkohlen und Kokes nach Pristram, Wilkau und Nimptsch der am 1. September cr. ausgegebene Local-Kohlen-Ausnahmetarif des diesseitigen Bezirks.

Weitere Auskunft ertheilen die Expeditionen und das Verkehrsbureau. Die Beförderung von Personen auf der Strecke Heidersdorf-Nimptsch erfolgt nach Massgabe des vom 15. October cr. ab in Kraft tretenden, auf den Stationen aushängenden neuen Fahrplanes.

Breslau, den 21. September 1884. (2252)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die zwischen den Stationen Woldenberg und Kreuz an der Strecke Stargard-Posen gelegene Haltestelle Waldowshof wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau — am 15. October d. J. für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet werden. Die Entfernung Woldenberg-Waldowshof beträgt 9,377 km, Waldowshof-Kreuz 12,540 km.

Berlin, den 22. September 1884. (2253)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

II. Güterverkehr.

Am 1. October 1884 treten zu den vom 1. April 1883 ab gültigen Gütertarifen für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld einerseits und

a) Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg,
b) Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin,
c) Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn

andererseits Nachträge in Kraft und zwar zu a der dritte, zu b und c der vierte Nachtrag.

Es enthalten u. A.:

der Nachtrag III zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Magdeburg:

anderweite bezw. neue Entfernungen für die Stationen Berlin (Lehrter Bahnhof), Berlin (Potsdamer Bahnhof), Drübeck, Ilsenburg, Leipzig, Leubingen, Sömmerda, Spandau und Wannsee des Directionsbezirks Magdeburg und für die Station Löttringhausen des Directionsbezirks Elberfeld;

der Nachtrag IV zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Berlin:

anderweite Entfernungen für sämmtliche Berliner Staatsbahnhöfe und Stationen der Berliner Ringbahn, sowie Entfernungen für die in den Tarif aufgenommenen Stationen Elsterwerda, Friedeberg am Queis, Goldberg i. Schles., Torgelow und Ueckermünde des Directionsbezirks Berlin;

der Nachtrag IV zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Bromberg:

anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Berlin (Ostbahnhof), Lichtenberg-Friedrichsfelde und den Stationen der Strecke Tilsit-Memel, sowie neue Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen der früheren Tilsit-Insterburger Bahn, und der Neubaustrecken Barnow-Bütow, Ortelsburg-Johannisburg, Braunsberg-Mehlsack und Goettkendorf-Wormditt.

Die Nachträge zu den Staatsbahn-Gütertarifen Elberfeld, Magdeburg und Berlin:

Entfernungen für die in den Tarif aufgenommenen Stationen Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn, ferner Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren u. s. w. für die Stationen Remscheid-Hasten, Remscheid-Vieringhausen und Wennemen des Directionsbezirks Elberfeld;

endlich sämmtliche Nachträge:

Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Exemplare der betreffenden Nachträge sind bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben. (2254)

Elberfeld, den 23. September 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

No. 18. Jahrgang 1884. **Berlin**, am 27. September 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 26. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	Æ	—	1	Kiste	Glas —	27	1	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
2	C B	2690	1	Kübel	Käse —	79	2	Sobernheim	Linksrh. Köln	
3	D	38	1	Bund	eiserne Röhren —	41	3	Aachen	„	
4	E B	7/8	2	Ballen	Leder —	148	4	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	ohne Bezettelung.
5	G	552	1	Collo	Guss —	14	5	„	„	Von Biberach eingetroffen.
6	G E B	1453/4	2	Ballen	— —	156,5	6	Breslau O/Th.	K. E.-D. Breslau	
7	G S	3448	1	Fass	Wein —	126	7	Aachen	Linksrh. Köln	
	J W E	13714	1	„	„ —	291				
8	H G	1047	1	Korb	leere Weinflaschen —	51	8	Braunschweig	Braunschweig.	
9	H K	314	1	—	Wagenfeder —	12	9	Bochum Rh.	Rechtsrh. Köln	
10	H M	3425	1	Ballen	Wollwaaren —	87	10	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
11	H R	4066	1	Fässchen	Oel —	31	11	Plaidt	„	
12	J	2	1	Korb	Käse —	44	12	Düren	„	
13	J D C	1	1	Ballen	leere Säcke —	27	13	Aachen	„	
14	J D G S	11659	1	Kiste	— —	152	14	Breslau O/Th.	K. E.-D. Breslau	
15	J F	1564	1	Ballen	Zeuge —	95	15	Aachen Sp. B.	Linksrh. Köln	
	V J V F	1566	1	„	„ —	55,5				
	N N C	1563	1	„	„ —	179				
	V J V F	1565	1	„	„ —	160				
16	J S	689	1	Stück	Packleinen —	37,5	16	M. Gladbach	„	
17	J V H	351	1	Kiste	Eisenwaaren —	42	17	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
18	K	112	1	„	gefüllt —	18,5	18	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
19	K B	852	1	Fass	Wein —	129	19	Venlo	Niederländ. Stsb.	
20	M F / V K	—	2	Säcke	Malz —	122	20	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
21	M H W	609	1	Ballen	? —	22,5	21	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bez.: Kopenhagen.
22	M L	583	1	Kiste	Hutfournituren —	72	22	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
23	O C	1106	1	„	? —	18,5	23	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
24	R G W	3171	1	Ballen	? —	28	24	Kreuznach	Linksrh. Köln	
25	R H	6579	1	„	gefüllt —	49	25	Louisenthal	„	
26	V D H	678	1	„	? —	72,5	26	Hameln	K. E.-D. Hannover	
27	W	4	1	—	Viehgitter —	—	27	Ochtrup	Rechtsrh. Köln	
28	W H / B	332	1	Kiste	Mercerie —	157,5	28	Aachen Sp. B.	Linksrh. Köln	
29	W K C	1460	1	Ballen	Wollwaaren —	20,5	29	Düren	„	
					B. Colli m. Adressen sign.					
30	Carl Niehl	1865	1	Sack	leer —	1	30	Bebra	K.E.-D. Frankf. a/M.	
31	D Berlin	1671	1	kleiner Spahnkorb	alte eiserne Ofenringe, Rosten und Schieber	16	31	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
32	Frankfurt	725	1	Wagen	leere Fässer (25 Stück)	—	32	Aachen T.	Linksrh. Köln	
33	G L Ochtrup	—	28	Ballen	Garn —	1 380	33	Gronau W.	Rechtsrh. Köln	
34	Heyer Pistor	—	1	—	Privat-Decke —	—	34	Cassel	K. E.-D. Hannover	
35	Ledrut	—	1	Korb	— —	2	35	Marbais	Grand Centr. Belge	
36	Mainz	80	1	Fass	Sauerkraut —	18,5	36	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
37	M. Mintz	360	1	Collo	Tüll —	24	37	Aachen Sp. B.	„	
			1	„	Robes —	8				
38	Robert Rathmann in Reichenbach	—	1	Koffer	— —	34	38	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
					C. Colli mit Figuren sign.					
39	// weiss	—	3	—	Eisenstangen —	115	39	Berlin	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Colli ohne Signatur.					
40	—	—	2	—	buchene Bohlen ca. 4 m lang	80	40	Recklinghausen	Rechtsrh. Köln	
41	—	—	1	Collo	Eisen —	23	41	Lodelinsart	Grand Centr. Belge	
42	—	—	1	—	Eisenblech —	10	42	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
43	—	—	1	—	alte Eisenstange —	7,5	43	Rathenow	„	
44	—	—	2 2	Körbe „	leere Flaschen — leer —	—	44	Osterspai	K.E.-D.Frankf.a/M.	
45	—	—	1	Sack	Futtermehl —	38	45	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
46	—	—	1	—	gusseis. Grubenrad —	9,5	46	Halle	K.E.-D.Magdeburg	
47	—	—	1	—	Holzstange —	2	47	Halberstadt	„	
48	—	—	2	neue Körbe	leer —	2	48	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
49	—	—	12	Körbe	leer —	50	49	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
50	—	—	1	—	gusseis. Kohlenkasten	12,5	50	Höhr-Grenzhausen	Rechtsrh. Köln	
51	—	—	1	—	hölz. Kuchenschieber	2	51	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	
52	—	—	2	—	Latirbäume —	—	52	Kleinen	Mecklenb. Fr.-Fr.	in Wagen F. F. 1513 vorgefunden.
53	—	—	1	—	eis. Latirbaum 2,60 m lang	—	53	Aschersleben	K.E.-D. Magdeburg	
54	—	—	1	Kiste	Maschinentheile —	18	54	Aachen T.	Linksrh. Köln	
55	—	—	1	Pack in Papier	— —	1	55	Hamont	Grand Centr. Belge	
56	—	—	1	—	Parthie Nusskohlen —	70	56	Leutesdorf	Rechtsrh. Köln	
57	—	—	1	Pack	30 alte Säcke —	22	57	Heldrungen	K.E.-D. Magdeburg	
58	—	—	10	—	rohe Schieferplatten	—	58	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
59	—	—	1	—	altes, geflicktes Schurzfell	1	59	Halle	K.E.-D. Magdeburg	
60	—	—	1	Stange	Stahl —	16	60	Münden	K. E.-D. Hannover	
61	—	—	4	Colli	Steine —	728	61	Aachen T.	Linksrh. Köln	
62	—	—	1	—	Strohsack —	4	62	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
63	—	—	4	—	eiserne Stützen —	—	63	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
64	—	—	1	—	vierkantig. Tischbein von Mahagoniholz	—	64	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	
65	—	—	2	—	Viehgitter —	—	65	Lengerich	Rechtsrh. Köln	
66	—	—	1	—	Wassereimer —	—	66	Güstrow	Mecklenb. Fr.-Fr.	in Wagen Frft 4866 vorgefunden.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Am 1. October 1884 tritt der Nachtrag XIV zum **Preussisch-Oberschlesischen** Verband-Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält:

a) Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Exporttarifs für Sprit und Spiritus bis zum 31. August 1855;

b) Abfertigung des Verkehrs für den Stadtbahnhof Breslau R. O. U. E. und Mochbern;

c) Aufnahme der am 15. August cr. neu eröffneten bezw. zum 1. November 1884 zur Eröffnung gelangenden Stationen des Directionsbezirks Bromberg für den Verkehr mit sämmtlichen Verbandstationen;

d) Aenderung von Stationsnamen;

e) Einführung eines Ausnahmetarifs für Braunkohlen und Briquets von Hermannia;

f) Aufnahme von Zajonczkowo, Löbau i/Westpr. und Mortung M. Ml. E. für den generellen Verkehr;

g) Aenderung und Berichtigung des Nachtrags XIII.

Exemplare des Nachtrags sind durch Vermittelung unserer Billet Expeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 19. September 1884. (2255)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Holzverkehr von Stationen der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft nach Belgien. Die Station Antwerpen (Sud) (Quais) der Grossen Belgischen Centralbahn wird mit Gültigkeit vom 1. October d. J. ab zu den Sätzen der Station Antwerpen (Sud) der Belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für den oben genannten Verkehr vom 1. October 1882 aufgenommen.

Köln, den 22. September 1884. (2256)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische.)

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Königlicken Eisenbahn-Directionsbezirken **Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrheinisch)** ist der Nachtrag XI erschienen, enthaltend, ausser einigen Berichtigungen und Ergänzungen, Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu zur Eröffnung kommenden Stationen.

a) Der Strecke Siegburg-Ründeroth und Hachenburg, Hattert und Ingelbach des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

b) Der Strecke Oberröblingen-Querfurt des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M.

Die Entfernungen resp. Frachtsätze sub a und b kommen mit dem noch zu publicirenden Tage der Eröffnung der betreffenden Bahnstrecken zur Anwendung.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 18. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (2257)

Am 1. October 1884 tritt der Nachtrag III zum **Triest-Fiume-Norddeutschen Verbandverkehr** via Wien in Kraft.

Derselbe enthält anderweite Ausnahmefrachtsätze für Spiritus und Sprit von den Stationen Breslau, Kosel-Kandrzin, Münsterberg und Posen nach Triest, Fiume, Cormons trans. und Peri trans., einen Ausnahmetarif für Kartoffelmehl und Stärke, sowie ferner für Südfrüchte, sauere, im Verkehr mit Breslau.

Druckexemplare des Nachtrages sind bei den Verbandstationen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 20. September 1884. (2258)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Deutschen Verband-Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Die Station Hergatz der Königlich Bayerischen Staatsbahnen ist am heutigen Tage für den Verkehr von Station Grevenbrück des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld in den auf Seite 302 des Gütertarifs vom 1. August d. J. enthaltenen Ausnahmetarif No. 5 für Schwefelkies aufgenommen. Der Frachtsatz von Grevenbrück nach Hergatz für Schwefelkies bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief beträgt 1,53 ℳ pro 100 kg.

Köln, den 20. September 1884. (2259)
Königliche Eisenbahndirection (linksrh.),
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. October d. J. tritt zu dem am 1. März d. J. eingeführten Ausnahmetarife für den **Transport von Eisen** von Belgien nach Stationen der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft ein Nachtrag (II), enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs und des Nachtrags I, in Kraft. (Unentgeltlich.)

Köln, den 22. September 1884. (2260)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischer und Deutsch-Belgisch-Französischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. October d. J. ab wird der Artikel „verzinkter Eisendraht in Ringen, unverpackt (fil de fer galvanisé, en cercles, non emballé)“ bei Aufgabe in Wagenladungen à 10 000 kg in den vorbezeichneten Verbandsverkehren nach Specialtarif II tarifirt.

Köln, den 18. September 1884. (2261)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. An Stelle der beiden Transittarife vom 10. August l. J. für die directe Beförderung von Getreide und Baumwolle von Mannheim und Ludwigshafen nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen treten mit dem 1. October l. J. neue Transittarife in Kraft.

Exemplare der Tarife sind bei unserer Güterexpedition in Mannheim unentgeltzu erhalten.

Gleichzeitig werden die Frachtsätze für rohe Baumwolle und für Getreide nach Romanshorn und Rorschach in den Beträgen von 1,59 ℳ 1,75 ℳ, 130 ℳ und 1,43 ℳ pro 100 kg, welche in den beiden Transittarifen vom 1. August 1881 für Güter Holländischer und Belgischer Herkunft ab Mannheim und Ludwigshafen nach Badischen Stationen enthalten sind, aufgehoben.

Karlsruhe, den 22. September 1884.
Generaldirection. (2262)

Zum Gütertarif für den Verkehr **Köln (linksrheinisch)-Braunschweig** vom 1. Juni 1882 tritt am 1. October l. J. der 3. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. A. Entfernungen für die neu aufgenommene Station Hergenrath des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Petroleum, Petroleumäther und Naphtha ab Station Braunschweig.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag für die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich, im Uebrigen zum Preise von 10 ₰ zu haben.

Köln, den 19. September 1884. (2263)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Zum Heft 1 des Tarifs vom 1. October 1883 für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits tritt mit Gültigkeit vom 1. October 1884 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält einen anderweiten Kilometerzeiger für die Station Berlin, Anhaltischer und Dresdener Bahnhof.

Elberfeld, den 16. September 1884. (2264)
Königliche Eisenbahndirection.

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Berlin** vom 1. December 1883 tritt am 1. October l. J. der 3. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

Anderweite Entfernungen und Tarifsätze für sämmtliche Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, die Stationen Elsterwerda B. D B., Grätz, Rothenburg a/O. und Ruhbank, sowie Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Torgelow und Ueckermünde des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin und Hergenrath des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Soweit durch diesen Nachtrag nicht bereits publicirte Erhöhungen eintreten, kommen die letzteren erst mit 15. November l. J. zur Anwendung.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,30 ℳ käuflich zu haben.

Köln, den 27. September 1884. (2265)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Magdeburg** vom 1. Mai 1882 tritt am 1. October l. J. der 7. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. A. anderweite Entfernungen für die Stationen Berlin (Lehrter Bhf.), Berlin (Potsdamer Bhf.), Dallgow, Leipzig M. H., Lichterfelde, Neubabelsberg, Schlachtensee, Spandau, Steglitz, Wannsee und Zehlendorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, sowie Entfernungen für die neu aufgenommene Station Hergenrath des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag für die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich, im Uebrigen zum Preise von 0,20 ℳ zu haben.

Köln, den 27. September 1884. (2266)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Mit dem 1. October cr. kommt zum Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Bromberg** Nachtrag 1 zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für Station Friedrichssegen, sowie die an der Strecke Oberröblingen a/See-Querfurt gelegenen Stationen des Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und sämmtliche Stationen des Directionsbezirks Bromberg etc. andererseits, ferner Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsexpeditionen käuflich zu haben, auch ertheilen letztere nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 19. September 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection. (2267)

Am 1. October cr. tritt zum diesseitigen **Local-Gütertarif** vom 1. April 1883 ein Nachtrag V in Kraft, welcher neben bereits anderweit publicirten Tarifänderungen auch neue kilometrische Entfernungen für den Verkehr der Stationen der Strecke Liegnitz-Goldberg, und Greiffenberg i/Schl.-Friedeberg a/Queis, der Haltestelle Naundorf an der Berlin-Dresdener Bahn sowie anderweitige Entfernungen im Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie mit Station Dresden-Friedrichstadt enthält. Die Stations-Tarifsätze für Dresden-Friedrichstadt werden hierdurch aufgehoben, bleiben jedoch für die wenigen Relationen für welche Erhöhungen ein-

treten noch bis zum 1. December cr. in Kraft.

Ueber einzelne Tarifsätze und Bestimmungen ertheilt unser Verkehrs-Bureau hier, Leipziger Platz 17, schon jetzt Auskunft.

Berlin, den 23. September 1884. (2268)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 15. November 1884 ab wird für die **Ueberführung der Eisenbahnwagen vom Ostbahnhof in Königsberg i/P. nach den Pferdebahngeleisen auf dem linken Pregelufer** eine Gebühr von 5 *M.* pro Wagenladung erhoben. (2269J)

Bromberg, den 18. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Rheinisch-Belgischer Steinkohlenverkehr via Herbesthal. Am 1. October d. J. tritt der XVI. Nachtrag zum Specialtarife vom 15. Februar 1877 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und mehrerer anderen Belgischen Bahnen andererseits via Herbesthal, zugleich als Nachtrag XI zum Ausnahmetarife vom 1. April 1878 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets zwischen Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und mehrerer anderen Belgischen Bahnen andererseits via Herbesthal in Kraft.

Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs die Aufnahme neuer Stationen der Belgischen Staatsbahn, sowie ermässigte Frachtsätze für mehrere Stationen der Belgischen Staatsbahn.

Köln, den 24. September 1884. (2270)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Im **Wechselverkehre der früheren Oberschlesischen, Rechte-Oder-Ufer, Posen-Kreuzburger und Oels-Gnesener Eisenbahn untereinander** treten mit sofortiger Giltigkeit theilweise ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III in Kraft, über deren Höhe von den Güterexpeditionen und dem diesseitigen Verkehrsbüreau Auskunft ertheilt wird.

Breslau, den 16. September 1884. (2271)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit dem 1. October cr. kommt zunächst bis ultimo December cr. ein Tarif für den Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Berlin, Breslau, Elberfeld, Erfurt, Hannover, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Magdeburg,** ferner der **Breslau-Freiburger, Berlin-Hamburger und Braunschweigischen Eisenbahn,** sowie der **Sächsischen Staatsbahn** nach Myslowitz, Oswiecim und Oderberg transit für **Güter zum Export nach Rumänien** zur Einführung. Die Frachtsätze finden nur im Rückvergütungswege unter Beachtung der im Tarife enthaltenen Controlvorschriften Anwendung.

Exemplare des Tarifs sind auf den Verbandstationen zu haben.

Gleichzeitig wird die Giltigkeit des vom 16. Juli bis ultimo September cr. für den Transport von Eisen des Specialtarifs I und II von Stationen der vorbenannten Bahnen nach Myslowitz, Oswiecim, Oderberg trans. für Sendungen zum Export nach Rumänien zur Einführung gelangten Ausnahmetarifs bis auf Weiteres verlängert.

Die in diesem Tarif auf Seite 4 für Leipzig vorgesehenen Sätze finden jedoch auf Sendungen ab Thüring. Bahnhof daselbst fortan keine Anwendung.

Breslau, den 24. September 1884. (2272)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Vierzehn Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze Anwendung und zwar:
für Wolle aller Art und Wollabfälle (exclusive Schlackenwolle und Baumwolle) bei Zahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen mit der Bestimmung nach Holland und Belgien von Prag nach

	M.
Laube, Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz, sowie Aussig - Landungsplatz	0,95
plus Schleppbahngebühr	0,10
nach Dresden-Elbkai	1,37

pro 100 kg
im Reclamationswege.

Wien, am 20. September 1884. (2273)
Betriebsdirection.

Mit 10. October d. J. tritt zum Tarife vom 20. Juli 1884 für **Mehl und Mühlenfabrikate im Galizisch-Polnischen Verkehre** ein Nachtrag I in Kraft, welcher Frachtsätze für die Stationen Grodek, Sadowa wisznia, Przemysl und Jaroslau enthält.

Wien, am 25. September 1884.
Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn. (2274)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Giltigkeit vom 10. October 1884 an gelangt für den directen **Personen- und Gepäcksverkehr** zwischen Stationen der K. K. priv. Böhm. Westbahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen anderseits via Fürth i/W.-Crailsheim bezw. Würzburg ein neuer Tarif in Kraft.

Prag, im September 1884.
Die Betriebsdirection der K. K. priv. Böhm. Westbahn. (2275)

Mit Giltigkeit vom 20. d. M. tritt zum Tarif für den **Berlin-Thüringisch-Bayerischen Personenverkehr via Lichtenfels und via Ritschenhausen** vom 1. April 1878 der V. Nachtrag in Kraft, enthaltend Fahrpreise und Gepäcktaxen für den Verkehr zwischen Suhl und Magdeburg einerseits und verschiedenen Bayerischen Stationen andererseits. Näheres durch die betheiligten Billetexpeditionen.

Erfurt, den 20. September 1884. (2276)
Königliche Eisenbahndirection.

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Neubaulinie Eichicht-Probstzella-Bayerische Landesgrenze. Submission auf Eisenconstructionen. Die Herstellung, Anlieferung und Aufstellung der zu Ueber- und Unteführungen, Loquitz-Eisenbahn- und Strassen-Brücken erforderlichen eisernen Ueberbauten soll in 2 Loosen und zwar:

Loos I: Ueber- und Unterführungen mit 62 431 kg Schmiede- und Walzeisen, 53 kg Stahl und 1 984 kg Gusseisen,

Loos II: Loquitzbrücken mit 114 824 kg Schmiede- und Walzeisen, 203 kg Stahl und 3 964 kg Gusseisen

im Submissionswege vergeben werden.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift: „Submission auf Eisenconstructionen“ sind bis Mittwoch, den 7. October cr., Vormittags 10 Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgt, an das unterzeichnete Büreau, Gartenstrasse 1, portofrei einzureichen. Submissions-Formulare, allgemeine und specielle Bedingungen, sowie Gewichtsermittelungen und statische Berechnungen sind von demselben gegen Einsendung von 1 *M.* pro Loos zu beziehen. Die Zeichnungen werden, soweit der Vorrath reicht, gleichfalls gegen portofreie Einsendung von 5 *M.* pro Loos abgegeben.

Erfurt, den 18. September 1884. (2277)
Bautechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahn-Direction.
Kistenmacher.

No. 77. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. October 1884.

Die Rentabilität der Secundärbahnen in Frankreich.*)

Mit dem Abschluss der letzten Conventionen mit den sechs grossen Gesellschaften ist die Aera der kleinen Localbahngesellschaften in Frankreich zu Ende gegangen und ist in der Entwickelung des Secundärbahnnetzes, welches jetzt einen Umfang von 2 500 km hat, ein vollständiger Stillstand eingetreten.

Im Uebrigen leidet dieses Netz Mangel an Zusammenhang und Einheitlichkeit, und man kann behaupten, dass ihm von dem Wesen der Secundärbahnen nur der Name geblieben ist. Selbst wenn kein feierlicher Vertrag das Schicksal der Französischen Localbahnen in die Hände der grossen Gesellschaften gelegt haben würde, so hätten dieselben doch schwerlich eine weitere Ausdehnung erfahren, noch viel weniger jemals zur Blüthe gelangen können. Es geht dies zur Evidenz aus den Betriebsresultaten der z. Zt. dem Verkehre übergebenen 2 345 km hervor. Diese Linien geben nicht einmal eine Verzinsung des aufgewandten Capitals mit 1½ pCt.

Gegenüber einem solchen Ergebnisse sind die Seitens der Departements und der Localinteressenten, welche diesen neuen Transportmodus zu fördern bestrebt waren, zu bringenden Opfer recht nennenswerthe.

Man braucht nicht weit zu gehen, will man die Ursachen dieser Misserfolge auffinden: sie sind hauptsächlich in den zu hohen Anlagekosten der Secundärbahnlinien begründet. Betrachtet man das ganze Netz, so findet man, dass der Bau der fertig gestellten 2 345 km nicht weniger als 354 366 000 Franken gekostet hat, was einen kilometrischen Einheitspreis von 151 000 Franken ergiebt. Hierzu tritt noch die fernere Thatsache, dass sich unter den obigen 2 345 km noch 253 km schmalspurige Linien befinden, deren Bau 18 672 476 Franken oder pro Kilometer 73 000 Franken erfordert hat.

Nimmt man dieses Specialnetz von dem gesammten Netz aus, so stellt sich der Preis pro Kilometer normalspurige Strecke auf 160 000 Franken, was bei Erörterung der vorliegenden Frage wohl zu beachten ist.

Es ist kaum zu glauben, dass man zum Bau eines Kilometers 150—160 000 Franken verwendet hat, nachdem der voraussichtlich aufkommende Bruttoertrag kaum 8 000 Franken erreichen konnte. Es ist ebenso unmöglich, an Betriebskosten im Durchschnitt mehr als 6 500 Franken pro Kilometer auszusetzen, wenn man nur Aussicht auf eine solche Bruttoeinnahme hat.

Mit Ausnahme einiger Linien, deren Bau besondere Schwierigkeiten darbot, welchen indessen auch ganz exceptionelle Transporte zu Gute kommen mussten, darf man vernünftigerweise weder in Frankreich noch anderswo mehr als 100 000 Franken kilometrische Baukosten aufwenden. In diesem Falle werden der Bruttoertrag von 8 000 Franken und die Betriebskosten von 5 000 Franken immer noch die Vertheilung einer Anfangsdividende von 3 pCt. zulassen und man kann getrost von der Zukunft eine bessere Remuneration erwarten. Jedoch ist man jetzt weit hiervon entfernt. wie aus der nachfolgenden Zusammenstellung der vorhandenen Strecken oder Gesellschaften nach ihrem Anlagecapital, Ertrag und Reingewinn hervorgehen dürfte.

1. Bei zehn Concessionen über 531 km belaufen sich die kilometrischen Kosten auf über 200 000 Franken und betragen im Durchschnitt bis 250 000 Franken. Dieselben haben eine kilometrische Bruttoeinnahme von 9 900 Franken erzielt und einen Reingewinn von 1 800 Franken ergeben, was etwa 0,72 pCt. des aufgewendeten Capitals ausmacht.

2. Bei zehn Concessionen über 692 km betragen die kilometrischen Einheitskosten 150—200 000 Franken, im Durchschnitt 169 000 Franken. Diese Linien haben einen kilometrischen Rohertrag von 8 500 Franken abgeworfen, was bei einem Reinergebnisse von 810 Franken etwa 0,47 pCt. des aufgewendeten Capitals entspricht.

3. Bei fünfzehn Concessionen über 546 km belaufen sich die kilometrischen Kosten auf 100—150 000 Franken und betragen im Durchschnitt 128 000 Franken. Auf diesen Linien hat man einen kilometrischen Bruttoertrag von 7 000 Franken und einen durchschnittlichen Reingewinn von 1 750 Franken erzielt, was einer Verzinsung von 1,36 pCt. entspricht.

4. Bei vierzehn Concessionen endlich, bei welchen die kilometrischen Anlagekosten unter 100 000 Franken bleiben und sich im Durchschnitt auf 81 000 Franken belaufen, hat man eine kilometrische Roheinnahme von 6 140 Franken und einen durchschnittlichen Reinertrag von 1 500 Franken erzielt, was 1,85 pCt. Verzinsung entspricht.

Es lohnt sich in der That, das Verhältniss zwischen Kosten und Ertrag näher zu betrachten.

---

*) Nach dem „Moniteur des intérêts matériels“ No. 38 vom 21. September 1884.

Wir stellen deshalb das Ergebniss nochmals in Tabellenform zusammen.

km	Anlage-kosten	kilometrische Brutto- Einnahme	Netto- Einnahme	Ertrag in Procenten
531	250 000	9 900	1 800	0,72
692	169 000	8 500	810	0,47
546	128 000	7 000	1 750	1,36
576	81 000	6 140	1 500	1,85
Durchschnitt	151 000	8 200	1 590	1,47

Unter dieser concisen Form tritt uns die Unsinnigkeit eines Verfahrens klar vor Augen, nach welchem man Strecken zu 170 000 Franken kilometrischen Kosten lediglich zur Bedienung einer localen Kundschaft gebaut hat, welche nur einen kilometrischen Rohertrag von 9 000 Franken aufbringen kann.

Auch geht aus dieser Zusammenstellung hervor, dass auf diesen theueren Strecken auch die Betriebskosten höhere sind. Man giebt dort etwa 7 700 Franken pro Kilometer aus, während die Strecken der folgenden Gruppe, welche weniger kosten, in der Lage sind, einen Gewinn von 1 750 Franken bei einem Rohertrag, der weit unter diesen auf den theueren Linien verausgabten 7 760 Franken bleibt, heraus zu schlagen.

Wir glauben an die Relation zwischen Baukosten und Betriebskosten; wir glauben ferner an das Gesetz, nach welchem Linien mit hohen Anlagekosten nie oeconomisch betrieben werden können. Hier besteht eine Verkettung von Verhältnissen, wenn nicht von Thatsachen; die Verkettung ist evident, wenn Bau und Betrieb der Linien in der Hand einer und derselben Verwaltung bleiben.

Will man nun noch wissen, wieviel Secundärbahnlinien in Frankreich mehr als 2½ pCt. des aufgewendeten Capitals aufbringen? Es giebt deren zehn mit 404 km Betriebslänge. Jedes Kilometer hat 113 000 Franken gekostet, 11 000 Franken Bruttoertrag geliefert und einen Reinertrag von 4 000 Franken ergeben.

Der Betriebscoëfficient betrug 64 pCt. und der mittlere Ertrag des aufgebrachten Capitals 3,53 pCt.

Unter diesen zehn Linien, welche indessen hier ausser Betracht bleiben müssen, befindet sich eine aussergewöhnliche Strecke (Bayonne-Biarritz), welche einen kilometrischen Bruttoertrag von 42 000 Franken ergiebt; ferner ein grosses Netz (les Dombes), welches bei einer Länge von 222 km einen 9 000 Franken nicht erreichenden Rohertrag ergiebt und die Aufwendung von 6 100 Franken an kilometrischen Betriebskosten erfordert; endlich eine der kleinsten unter sämmtlichen normalspurigen Localbahnen (Nizau-St. Symphorien). Dieselbe erzielte kaum eine kilometrische Roheinnahme von 5 500 Franken, sie bringt aber 3,12 pCt. ein, da die Baukosten nur 87 000 Franken, die Betriebskosten kaum 2 780 Franken betragen, was einem Coëfficienten von 51 pCt. entspricht.

Gedächtnissfeier beim Lott-Denkmal.

Die Festtage von Innsbruck und Bregenz sind vorüber, die vom Oesterreichischen Handelsministerium zur Eröffnung der Arlbergbahn geladenen in- und ausländischen Gäste haben sich von den Ufern des „Schwäbischen Meeres“ nach allen Richtungen der Windrose zerstreut. Wir haben aber noch einer Feier zu gedenken, welche sich als würdiger Epilog an die Arlbergfestlichkeiten anschloss. Wir sprechen von dem Weiheacte, welchen das Comité für die Errichtung des Lott-Denkmals am 22. September d. J. unter zahlreicher Theilnahme der aus Bregenz zurückkehrenden Festgäste, sowie der von den Baustrecken und selbst aus weiter Ferne herbeigeströmten technischen Beamten vollzog.*)

Gleich nach Einlangen des Postzuges gruppirten sich sämmtliche Theilnehmer dieser Feier, darunter die beiden Brüder und Schwäger Lott's, mehrere Reichsrathsabgeordnete, Sectionschefs und Referenten der verschiedenen Ministerien, Functionäre der K. K. Generalinspection und der Direction für Staatseisenbahnbauten, Directoren und Fachabtheilungsvorstände der K. K. Generaldirection, die Bauunternehmer der Arlbergbahn etc. etc. um das prächtige Monument, an dessen Stufen der vom Comité als Sprecher erwählte Ministerialrath Freiherr v. Lilienau die nachfolgende Weiherede hielt.

„Verklungen ist der Festeslärm, verstummt sind die tausendstimmigen Jubelrufe der begeisterten Menge und wir sind im Begriffe, hochbefriedigt über das Geschehene, über das Erlebte, heimzukehren, jedoch nicht ohne dem Drange des Herzens und der aufrichtigen Gefühle wahrer Freundschaft und dankbarer Verehrung folgend, Halt zu machen an jener Stelle, wo dem mit dem Baue der Arlbergbahn und den dabei erzielten ganz ausserordentlichen Erfolgen so enge verknüpften Manne seine zahlreichen Freunde, seine Mitarbeiter, Fachgenossen und Collegen ein Denkmal gesetzt, hier, hoch oben auf dem Berge, in Gottes schöner freier Natur, wo sich der Geist des Mannes, dessen Andenken wir feiern, frei entfalten konnte.

Ich würde es fast als eine Schmälerung der verdienstvollen Thätigkeit Julius Lott's ansehen, wollte ich dieselbe bei dem heutigen Anlasse erst schildern; wir Alle wissen, wie er als Vorstand der K. K. Direction für Staatseisenbahnbauten das Ansehen und die Würde dieser Behörde fort und fort gehoben, welch hervorragender Platz ihm überhaupt in der Geschichte des Staatsbahnbaues und speciell des Baues der Arlbergbahn gebührt. Die von ihm bei Einleitung dieses letzteren Baues getroffenen geradezu genialen Dispositionen in Absicht auf eine nach jeder Richtung vollkommen entsprechende, aber auch auf eine rasche Durchführung des Baues durchziehen denselben wie ein rother Faden. Lott's vortreffliche Charaktereigenschaften, sein Genie, sein gediegenes Wissen, sein ehrenhafter und wohlwollender Sinn, seine Bescheidenheit und Anspruchslosigkeit gaben dem Baue die Signatur und zwar von Anfang bis zu Ende, denn auch zur Zeit, wo nur mehr Lott's Geist über demselben schwebte, wetteiferten alle Mitarbeiter in überzeugungsvoller Anhänglichkeit an den ihnen entrissenen geliebten Chef und verehrten Meister, seinen Lehren zu folgen, den Traditionen treu zu bleiben und so ein ebenso grossartiges als solides Bauwerk unter gewissenhafter Berücksichtigung aller in Frage gekommenen Interessen zu Stande zu bringen, darauf zwar mit gerechtem Stolze blickend, aber ohne Selbstüberhebung, ohne Reclame.

So kann man denn von unserem Lott, einem wahren Julius, in der That sagen, er kam, sah und siegte, und zwar auch als Mensch, denn im Sturme eroberte sich dieser edle, gemüthvolle, hochbegabte, feingebildete und kenntnissreiche Mann die Herzen Aller, die mit ihm verkehrten. Doch genug davon, wir wollen ja nicht kaum vernarbte Wunden wieder aufreissen und nur seiner auf allen Linien erzielten raschen Siege gedenken. Blos aus dem vorzeitigen Kampfe um das irdische Sein ging er nicht als Sieger hervor, zu früh musste er ihn aufgeben, und so kam es, dass ihm, dem es vergönnt war, während des Baues der Arlbergbahn dem vielgeliebten Kaiser bei Besichtigung der grossartigen Bauten als Führer zu dienen, ein grausames Geschick versagte, Zeuge der Triumphe zu sein, welche die Oesterreichische Ingenieurkunst bei der eben durch Se. Majestät, unseren Allergnädigsten Herrn, vorgenommenen Eröffnung dieser Bahn feierte.

Die allgemeine Würdigung der Verdienste und ausgezeichneten Eigenschaften Lott's manifestirten sich ganz besonders deutlich bei Errichtung dieses Denkmals, sowohl durch die Hochherzigkeit der Theilnehmer, als auch durch die Vielseitigkeit der Kreise, in welchen die von den Collegen Obentraut, Doppler, Platte und mir angeregte Idee Anklang fand. Nicht nur die mit Lott im unmittelbaren Verkehr gewesenen Personen betheiligten sich dabei, sondern auch aus ferner stehenden Kreisen, so insbesondere aus jenen des Parlaments gab sich werkthätige Unterstützung kund. Und auch von den ersparten Gulden der Arbeiter wurden gar viele dem schönen Zweck gewidmet. Dankerfüllt können wir erklären, dass das glänzende, alle Erwartungen weit übertreffende Resultat unserer Einleitungen es ermöglichte, das Monument viel würdiger auszuführen, als ursprünglich in Aussicht genommen werden konnte.

Wir glauben unsere Mission damit für erfüllt und ich habe Namens des Comités nur noch Sorge zu tragen für die Sicherung der Erhaltung des Geschaffenen für alle Zukunft. Diesfalls richten wir nun an den anwesenden Baudirector der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen die Bitte, er möge Namens derselben das Monument unter seine schützenden Fittiche nehmen, und uns dadurch beruhigen, dass dasselbe entsprechend den Intentionen der Stifter wirklich ein Denkmal sei zur bleibenden Erinnerung an die grossen Verdienste Lott's um den Bau der Arlbergbahn.

(Zum Monument gewendet): Und nun, nochmals zu Dir zurück, Du bester Kamerad, blick' herab zu uns, wie wir in Liebe Dein gedenken und aus tiefster Seele rufen: Ehre dem Andenken Lott's heute und immerdar!“

Nach diesen Worten, welche die Zuhörer tief bewegten, legte Freiherr v. Lilienau, selbst mächtig ergriffen, auf den Sockel des Denkmals einen grossen Lorbeerkranz nieder.

Hierauf trat der Baudirector Hofrath Bischoff vor das Monument und erklärte sich von der Generaldirection ermächtigt, das Denkmal in Obhut zu nehmen. Jederzeit werde Sorge getragen werden, dass das Denkmal in seiner Schönheit erhalten bleibe, ein dauerndes Zeichen liebevoller Gesinnung.

Zum Schluss nahm einer der Brüder des Gefeierten, Regierungsrath Lott, das Wort, um Namens der Familie dem Denkmal-Comité innigst zu danken und der Hoffnung Ausdruck zu geben, dass dieses Denkmal noch in späten Zeiten Zeugniss geben werde von dem Ruhme, den sich die Oesterreichischen Ingenieure bei diesem Bau geholt haben.

*) Wir entnehmen die Schilderung dieser Feier einem Aufsatz des Herrn Regierungsrath J. Konta, welcher sich in No. 112 des „Oesterr. Centralbl. f. Eisenb. u. Dampfschifffahrt“ abgedruckt findet.

Das Niederschlesische Kohlenrevier zu Waldenburg und Neurode.*)

Nordwestlich von dem Oberschlesischen Kohlenrevier liegt im westlichen Theile der Provinz Schlesien zwischen dem Eulen-, Heuscheuer- und Riesengebirge das Niederschlesische Steinkohlenbecken. Dasselbe erstreckt sich, in den Kreisen Waldenburg und Neurode nördlich von Möhlten bei Eckersdorf beginnend, in nordwestlicher Richtung nahe an der Böhmischen Grenze entlang bis Ruhbank und Landeshut und findet seine Verlängerung in südöstlicher Richtung nahe an den Böhmischen Orten Königshain, Schatzlar, Parschnitz und Hronow. Den grössten Kohlenreichthum hat dasselbe in dem Theile zwischen Gottesberg und Altwasser und zwischen Ruhbank und Charlottenbrunn mit dem Mittelpunkte Waldenburg, wo sich in Folge dessen eine blühende Industrie entwickelt hat.

Im Kreise Waldenburg bestehen 10, im Kreise Neurode 3 verschiedene, unter besonderer Verwaltung stehende Steinkohlenwerke, zu deren jedem ein oder mehrere besondere Schächte gehören. Sämmtliche Werke, mit Ausnahme eines einzigen, haben Anschluss an Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn bezw. der Breslau-Freiburger Bahn, um eine bequemere Verladung der geförderten Kohlen für den Eisenbahntransport zu ermöglichen.

Das jährliche Förderungsquantum ist bei den einzelnen Werken je nach ihrem Umfange und ihrer Mächtigkeit ein sehr verschiedenes und variirt beispielsweise im Jahre 1883 zwischen ca. 3 000 t und über 700 000 t. Da die Steinkohlenlager meistens von Schieferthonlagern durchzogen sind oder an solche anlagern, so werden auf mehreren Gruben auch nicht unbedeutende Mengen von Schiefersteinen, feuerfestem Thon etc. gefördert. Ausserdem befinden sich auf den meisten Werken Cokesöfen in grösserer oder geringerer Anzahl behufs der Cokesbereitung aus einem Theil der gewonnenen Kohlen, hauptsächlich der minderwerthigen Sorten, Staub- und Gruskohlen.

Ueber die Namen der einzelnen Werke, der zugehörigen Schächte und der Schienenanschlüsse derselben, sowie über die Förderungsverhältnisse eines Jahres (1883), das gewonnene Cokesquantum, die Absatzgebiete für Kohlen und Cokes und endlich über die auf den Werken vorhandenen sonstigen Einrichtungen, Cokesöfen, Kohlenwäschen, Gleiswaagen etc. giebt die am Schluss enthaltene Uebersicht näheren Aufschluss, während die beigefügte Situationsskizze die Lage der einzelnen Werke und Schächte ersichtlich macht.

Für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Cokes bestehen directe Tarifsätze nach den Stationen der Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Magdeburg, Hannover, Frankfurt a/M., Erfurt, der Breslau-Freiburger, Breslau-Warschauer, Stargard-Cüstriner, Glasow-Berlinchener, Militair-, Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, Berlin-Hamburger, Paulinenaue-Neuruppiner, Wittenberge-Perleberger, der Braunschweigischen und Sächsischen Staatsbahn, ferner nach den Stationen folgender Oesterreichischer Bahnen: der Oesterreichischen Nordwest-, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Oesterreichischen Localeisenbahn, Oesterreichischen und Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Oesterreichischen Süd-, Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Eisenbahn Wien-Aspang, der Buschtěhrader, Dux-Bodenbacher, Aussig-Teplitzer, Mährischen Grenz-, Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal.

Die Höhe der Frachtsätze ist aus den einzelnen Tarifen ersichtlich. Im Allgemeinen liegen denselben auf den Deutschen Bahnen die Taxen der Specialtarifclasse III zu Grunde (2,6 und 2,2 ₰ pro Tonnenkilometer bei Entfernungen bis 100 bezw. über 100 km nebst 6, 9 und 12 ₰ pro 100 kg Gesammt-Expeditionsgebühren bei Entfernungen bis 50 bezw. 100 und über 100 km).

Niedrigere Taxen sind enthalten in den aus früheren Tarifen übernommenen Ausnahme-Frachtsätzen nach Sosnowice trans. und Myslowitz trans. für die Sosnowice und Myslowitz transitirenden Cokestransporte, ferner nach Warnsdorf loco und trans. und Ebersbach trans. (für Jahresquantitäten von 2⅓ Millionen Kilogramm), nach Zossen, Königs-Wusterhausen, Erkner, Cüstrin, Berlin, Wittenberge, Oranienburg und nach dem Ostseeküsten-Gebiet. Das Letztere betreffend, so sind in die Tarife eingerechnet für Quantitäten von 50 000 kg im Verkehr nach Stettin loco 1,8 ₰ pro Tonnenkilometer ohne Expeditionsgebühren, nach Stettin und Swinemünde transito seewärts für Kohle und Cokes zum Export 1,38 ₰ pro Tonnenkilometer ohne Expeditionsgebühren, nach Swinemünde loco, Wolgast, Greifswald, Stralsund, Bergen a/R. 1,6 ₰ pro Tonnenkilometer ohne Expeditionsgebühren, nach der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn für Quantitäten von 30 000 kg 1,84 ₰ pro Tonnenkilometer plus 6 ₰ pro 100 kg Expeditionsgebühren.

Ausser den vorstehenden Einheitssätzen enthalten die Frachtsätze die Gebühren für das Abholen der Wagen von den einzelnen Verladestellen.

Im Transitverkehr nach Oesterreich sind an Stelle der Expeditionsgebühren von 9 und 12 ₰ in fast allen Relationen 6 ₰ pro 100 kg eingerechnet.

Die Expedition der Transporte erfolgt:

a) für die Gruben bei Altwasser und Waldenburg bezüglich der Transporte in der Richtung nach Dittersbach durch die Güterexpedition Dittersbach, bezüglich der Transporte in der Richtung nach Königszelt von Bahnschacht Waldenburg durch die Güterexpedition Waldenburg (oberer Bhf.), für die übrigen Gruben durch die Güterexpedition Altwasser;
b) für die Gustav-, Abendröthe-Grube und den Egmontschacht durch die Güterexpedition Gottesberg;
c) für Mayrauschacht durch die Güterexpedition Fellhammer;
d) für die Wiegandgrube durch die Güterexpedition Salzbrunn;
e) für die Cäsar- und Melchior-Grube durch die Güterexpedition Dittersbach;
f) für die Wenzeslaus- und Rubengrube durch die Güterexpedition Neurode;
g) für die Johann-Baptista-Grube durch die Güterexpedition Mittelsteine.

Die Instradirung ist ersichtlich aus den den Tarifen beigefügten Instradirungstabellen. Im Allgemeinen werden die Transporte instradirt:

1. nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn via Liebau;
2. nach den Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn via Dittersbach-Fellhammer-Halbstadt;
3. nach den Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn und den westlich von Görlitz und Kohlfurt gelegenen Bahngebieten via Dittersbach-Hirschberg;
4. nach den Stationen der Linien Sommerfeld-Berlin, Frankfurt a/O.-Pasewalk-Stralsund etc.
   a) von den Gruben bei Altwasser und Waldenburg und von Conradsthal via Königszelt-Liegnitz,
   b) von den übrigen Gruben via Dittersbach-Hirschberg;
5. nach den Linien Glogau-Reppen-Stettin, Glogau-Posen-Schneidemühl etc. via Altwasser-Königszelt-Raudten.

Uebersicht über die Grubenverhältnisse des Niederschlesischen Kohlenreviers.

1. Steinkohlenbergwerk „Vereinigte Glückhilfgrube" zu Hermsdorf.

Zugehörige Schächte: von der Heydtschacht, Victoriaschacht, Wrangelschacht, Erbstollenschacht, Hedwigsschacht, sämmtlich mit Anschluss an Waldenburg o. B. und Kohlenstation Wrangelschacht-Glückhilf der Breslau-Freiburger Bahn. — Sonstiges Zubehör: 3 Kohlenwäschen, 2 Kohlensortirungen, 3 Gleiswaagen. — Cokesöfen: 90.

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 704 220 und zwar 165 300 Stück- und 538 920 Kleinkohle; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 578 137 und zwar 136 745 Stück-, 257 721 Klein-, 34 424 Würfel-, 45 175 Nuss-, 21 881 Erbsen-, 46 390 Grus- und 35 801 Staubkohlen, sowie zur Vercokung verwendet Tonnen: 39 207 Gruskohle. — Absatzgebiet: Deutschland und Böhmen (via Liebau und Halbstadt).

Cokesgewinnung pro 1883 Tonnen: 28 213; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 26 942. — Absatzgebiet: Deutschland, Oesterreich und Russland.

2. Steinkohlenbergwerk „Friedenshoffnunggrube" zu Hermsdorf.

Zugehörige Schächte: Schwester-Schächte (Doppelschächte) mit Anschluss an die Schlesische Gebirgsbahn zwischen Altwasser und Waldenburg o. B. und die Breslau-Freiburger Bahn zwischen Glückhilf und Waldenburg u. B. — Sonstiges Zubehör: Kohlenwäsche neuesten Systems, Trockensiebe-Einrichtungen, im Bau begriffene Theerfabrik, Ammoniakfabrik und Gasanstalt behufs Verwerthung der aus der Cokesanstalt entweichenden Gase bezw. der in Letzteren enthaltenen Bestandtheile. — Cokesöfen: 20, 30 seit Anfang 1884, 60 Ende 1884.

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 332 830 und zwar 65 820 Stück- und 267 010 Förderkleinkohle; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 271 489 und zwar 59 752 Stück-, 16 469 Würfel-, 118 453 Förderklein-, 27 784 Staub- und 49 031 gewaschene Kohle, sowie zur Vercokung verwendet Tonnen: 15 395 gewaschene Gruskohle. — Absatzgebiet: Deutschland (Preussen, östliche Provinzen, und Sachsen) und Oesterreich.

Cokesgewinnung pro 1883 Tonnen: 10 368; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 9 971,50. — Absatzgebiet: Deutschland und Oesterreich.

*) Aus dem „Amtsblatt der Königlichen Eisenbahndirection Berlin".

3. Steinkohlenbergwerk „Fürstensteiner Gruben“ zu Schloss Waldenburg.

Zugehörige Schächte: Hans Heinrich (Tiefbau) und Mariaschacht mit Anschluss an die Breslau-Freiburger Bahn bei Waldenburg u. B., Bahnschacht mit Anschluss an Waldenburg o. B., Hermannschacht und Idaschacht ohne Anschluss. — Sonstiges Zubehör: 3 Separationen zur Herstellung der verschiedenen Kohlensorten, 3 Gleiswaagen. — Cokesöfen: keine.

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 343 780 und zwar (incl. 1 748 Bestand aus 1882) 20 694 Stück-, 5 578 Würfel-, 22 486 Nuss-, 9 904 Grus-, 38 079 Staub-, 248 787 Förder- und Kleinkohle; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 262 044 und zwar 18 637 Stück-, 5 165 Würfel-, 10 911 Nuss-, 9 421 Grus-, 30 685 Staub-, 187 225 Förder- und Kleinkohle. — Absatzgebiet: Deutschland (Schlesien, Brandenburg, Pommern, Posen und Königreich Sachsen), sowie Böhmen, Mähren und Ungarn.

4. Steinkohlenbergwerk „Neu consol. Cäsargrube“ zu Waldenburg.

Zugehörige Schächte: Theresienschacht zu Reussendorf ohne Anschluss (die Kohlen und Cokes werden zur Eisenbahnverfrachtung per Achse nach Dittersbach gefahren, wo die Grube eine Verladestelle gepachtet hat und eine Gleiswaage besitzt). — Sonstiges Zubehör: 1 Kohlenwäsche. — Cokesöfen: 30.

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 48 029 und zwar 38 Stück-, 2 218 Würfel-, 10 967 Nuss-, 9 154 Grus-, 22 831 Kleinkohle, ausserdem 2 821 Waschverluste; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 1 597 und zwar 25 Würfel-, 465 Nuss-, 21 Grus- und 1 086 Kleinkohle, sowie zur Vercokung verwendet Tonnen: 8 762 Gruskohle. — Absatzgebiet: Schlesien, Brandenburg und Oesterreich.

Cokesgewinnung pro 1883: 5 930 t; davon per Bahn verfrachtet: 4 649 t. — Absatzgebiet: Schlesien, Brandenburg, Posen, Sachsen und Oesterreich.

5. Steinkohlenbergwerk „Consol. Melchior-Grube“ bei Dittersbach.

Zugehörige Schächte: Tiefbauschacht mit Anschluss an Dittersbach. — Sonstiges Zubehör: Siebeeinrichtung, 1 Gleiswaage. — Cokesöfen: keine.

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 53 026 und zwar 4 334 Stück- und 48 692 Kleinkohle; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 45 146 und zwar 3 823 Stück-, 129 Würfel-, 4 462 Nuss-, 25 197 Klein-, 11 535 Staubkohle. — Absatzgebiet: Schlesien, Königreich Sachsen und Böhmen.

6. Steinkohlenbergwerk „Schlesische Kohlen- und Cokeswerke“ zu Gottesberg.

Zugehörige Schächte: Mayrauschacht mit Anschluss an Fellhammer, Egmontschacht mit Anschluss an Gottesberg, Paulineschacht der Gustavgrube mit Anschluss an die Schlesische Gebirgsbahn zwischen Gottesberg und Ruhbank. — Sonstiges Zubehör: Auf jedem Förderschacht eine maschinelle Kohlenaufbereitung nebst Wäsche; auf sämmtlichen Verladestellen Gleiswaagen. — Cokesöfen: 198 (z. Z. 112 im Betrieb).

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 284 231 und zwar 2 584 Stück- und 281 647 Förderkohle; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 126 043 und zwar 2 584 Stück-, 1 424 Würfel-, 19 406 Nuss-, 95 157 Förder-, 7 472 Staubkohle und Kohlenschlamm, sowie zur Vercokung verwendet Tonnen: 115 159 Kohle. — Absatzgebiet: Schlesien, Brandenburg, Pommern und Oesterreich-Ungarn.

Cokesgewinnung pro 1883: 69 799 t; davon per Bahn verfrachtet: 63 881 t. — Absatzgebiet: Schlesien, Brandenburg, Pommern, Sachsen, Oesterreich-Ungarn und Russland.

7. Steinkohlenbergwerk „Consol. Abendröthe-Grube“ zu Rothenbach b/Gottesberg.

Zugehörige Schächte: Adelheidschacht, Beustschacht, Mulden-Tiefbauschacht, Claraschacht, sämmtlich mit Anschluss an die Schlesische Gebirgsbahn zwischen Gottesberg und Ruhbank. — Sonstiges Zubehör: Rätteranlagen resp. Siebeeinrichtungen, Kohlenwäsche (1 besonders für Cokesanstalt von 300 t täglicher Leistung), 2 Gleiswaagen. — Cokesöfen: 72.

Kohlen-Förderungsqumtum pro 1883*) Tonnen: 109 736 und zwar 2 340 Stück-, 5 000 Würfel-, 22 242 Rätter-, 4 219 Förder-, 13 529 Staub-, 7 560 Schmiede- und Flammnuss-, 1 125 Grus-, 3 500 Gas-, 50 212 Staubkohle; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 48 908 und zwar 2 037 Stück-, 3 331 Würfel-, 19 588 Rätter-, 241 Förderklein-, 13 679 Staub-, 6 592 gew. Schmiede-Flammnuss-, 80 gew. Schmiede-Grus- und 3 000 Gaskohle, sowie zur Vercokung verwendet Tonnen: 50 212 Staubkohle. — Absatzgebiet: Schlesien und Böhmen.

Cokesgewinnung pro 1883*) 28 705 t; davon per Bahn verfrachtet: 27 308 t. — Absatzgebiet: Schlesien, Pommern, Berlin, Königreich Sachsen und Böhmen.

*) Im Jahre 1883 hat die Grube durch Regen und Wolkenbrüche sehr gelitten; einzelne Schächte haben Wochen und Monate lang unter Wasser gestanden, wodurch die Production sehr gehindert war.

8. Steinkohlenbergwerk „G. von Kramsta'sche Gewerkschaft“ (Filiale Altwasser) zu Altwasser.

Zugehörige Schächte: Paulschacht mit Anschluss an Altwasser, Titusschacht mit Anschluss an Conradsthal. — Sonstiges Zubehör: Kohlenwäsche, Briquetsfabrik, 1 Gleiswaage. — Cokesöfen: 20 (Coppéesche Cokesöfen).

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 87 146 und zwar 85 391 Klein- und 1 755 Stückkohle; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 42 824 ab Altwasser, 315 ab Conradsthal (ausserdem verfrachtet 1 173 Briquets und 712 Kohlenschiefersteine), sowie zur Vercokung verwendet Tonnen: 11 370 Staubkohle. — Absatzgebiet: Niederschlesien und Böhmen.

Cokesgewinnung pro 1883: 7 391 t; davon per Bahn verfrachtet: 6 602 t. — Absatzgebiet: Schlesien, Stettin, Böhmen und Russisch Polen.

9. Steinkohlenbergwerk „Consol. Fuchs-Grube“ zu Neu-Weissstein bei Altwasser.

Zugehörige Schächte: Juliusschacht, Idaschacht, Hans-Heinrichschacht, sämmtlich mit Anschluss an die Schlesische Gebirgsbahn zwischen Altwasser und Waldenburg o. B., Bradeschacht mit Anschluss an Altwasser, Fuchsstollen mit Anschluss an die Breslau-Freiburger Bahn zwischen Waldenburg u. B. und Altwasser. — Sonstiges Zubehör: 1 Dampfrätter auf Julius- und Idaschacht, 8 Gleiswaagen. — Cokesöfen: keine.

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 592 398 und zwar 79 296 Stück-, 13 721 Würfel-, 8 645 Nuss-, 448 519 Klein-, 7 192 Grus- und 35 025 Staubkohle; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 496 682 und zwar 70 501 Stück-, 2 053 Würfel-, 2 746 Nuss-, 5 363 Grus-, 386 459 Klein-, 25 727 Staub- und 3 833 Kesselkohle. — Absatzgebiet: Niederschlesien, Mark und Oesterreich.

10. Steinkohlenbergwerk „Wigand-Grube“ bei Conradsthal.

Zugehörige Schächte: Quintusschacht, Xerxesschacht, Stollen am langen Berge, sämmtlich mit Anschluss an Conradsthal. Cokesöfen: keine.

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 2 976 und zwar (incl. 400 aus 1882) 16 Würfel- und 3 360 Steinkohle; davon per Bahn verfrachtet: 520 t Kleinkohle. — Absatzgebiet: Niederschlesien.

11. Steinkohlenbergwerk „Graf W. von Magnis“ Bergwerksverwaltung I. zu Neurode.

Zugehörige Schächte: Bahnschacht der consol. Rubengrube mit Anschluss an die Schlesische Gebirgsbahn zwischen Ludwigsdorf und Neurode. — Cokesöfen: keine.

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 103 878 und zwar 6 953 Schmiede- und 96 925 Kleinkohle (ausserdem gefördert 19 446 feuerfester Thon und 713 Thoneisenstein); davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 6 953 Schmiede- und 87 294 Kleinkohle (ausserdem verfrachtet: 19 446 feuerfester Schieferthon und 713 Thoneisenstein. — Absatzgebiet: Schlesien und Böhmen. (Für feuerfesten Schiefer und Eisenstein: Schlesien, Rheinprovinz, Stettin und Wien.)

12. Steinkohlen- und Cokeswerke „cons. Wenzeslaus- und Ferdinand-Grube“ zu Ludwigsdorf.

Zugehörige Schächte: Flachschacht und Tiefbauschacht mit Anschluss an Ludwigsdorf. — Sonstiges Zubehör: Kohlenwäsche. — Cokesöfen: 30 (System Ringel).

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 86 056 und zwar 59 437 Klein-, 134 Stück-, 5 613 Würfel-, 1 925 Nuss-, 3 175 Grus-, und 15 772 Staubkohle; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 43 515 und zwar 35 203 Klein-, 2 977 Würfel-, 1 025 Nuss-, 3 075 Grus- und 1 235 Staubkohle, sowie zur Vercokung verwendet Tonnen: 12 818 gew. Staubkohle. — Absatzgebiet: Schlesien, Berlin, Stettin und Oesterreich.

Cokesgewinnung pro 1883 Tonnen: 10 307 und zwar 4 577 Stück- und 5 730 Würfelcokes; davon per Bahn verfrachtet: 7 654 Tonnen. — Absatzgebiet: Schlesien, Sachsen und Oesterreich.

13. Steinkohlenbergwerk „Consol. Johann-Baptista-Grube“ zu Schlegel bei Mittelsteine.

Zugehörige Schächte: Oscarschacht mit Anschluss durch Drahtseilbahn (System Bleichert) an Mittelsteine. — Cokesöfen: keine.

Kohlen-Förderungsquantum pro 1883 Tonnen: 31 893 und zwar 4 343 Würfel-, 1 304 Schmiede- und 26 246 Klein- oder Kesselheizkohle; davon per Bahn verfrachtet Tonnen: 16 000 und zwar 65 Würfel-, 620 Schmiede- und 15 315 Kesselheizkohle. — Absatzgebiet: Schlesien, Mähren und Böhmen.

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Vertragsentwurf, betreffend Verstaatlichung der Schleswigschen Eisenbahnen.

Der publicirten Vorlage für die zum 22. October cr. einberufene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre ist der Entwurf des Vertrages, betreffend den Uebergang des Unternehmens auf den Staat, beigegeben. Nach dem letzteren beträgt

der zu zahlende Kaufpreis 15 000 000 ℳ und entspricht also dem Nennwerthe der ausgestellten, früher von der Altona-Kieler Bahn, jetzt vom Staate mit 5 pCt. garantirten 25 000 Actien. Zugleich verpflichtet sich aber der Staat, innerhalb eines Jahres, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an, die auf 600 ℳ lautenden Actien gegen 4 pCt. Preussische Consols zum Nennwerthe von 750 ℳ einzulösen. Die landesherrliche Genehmigung ist vorbehalten und wird der Vertrag hinfällig, wenn diese nicht bis zum 1. April k. J. erlangt ist. An das gemachte Anerbieten will die Regierung bis zum 1. November d. J. gebunden sein. Die übrigen Bestimmungen des Vertrages entsprechen denjenigen, welche sich in anderen Verstaatlichungsverträgen finden. Die Direction räth den Actionären die Annahme des Gebotes an und beantragt bei der Generalversammlung, zwei Commissarien für den definitiven Abschluss mit der Regierung zu wählen.

Aenderung des Bahnpolizei-Reglements und der Reichs-Signal-Ordnung.

Im Reichs-Eisenbahnamt haben, wie der „Reichs-Anzeiger" berichtet, in den Tagen vom 22. bis 26. September cr. unter dem Vorsitze des Geh. Ober-Regierungsraths Körte Berathungen über Aenderungen verschiedener Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands stattgefunden. An denselben haben ausser mehreren Räthen des Reichs-Eisenbahnamts Commissare der Regierungen von Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin, Sachsen-Weimar, Oldenburg, Braunschweig, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha wie des Reichsamts für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen und der Militärverwaltung Theil genommen. Die Ergebnisse dieser Berathungen sollen für die in Aussicht genommene Beschlussfassung des Bundesrathes verwerthet werden.

In gleicher Weise werden demnächst im Reichs-Eisenbahnamte Besprechungen über etwa erforderliche Aenderungen einzelner Bestimmungen der Reichs-Signal-Ordnung und der Normen für die Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands stattfinden. Die stetig fortschreitende Entwickelung der Technik auf diesen Gebieten erfordert es, dass von Zeit zu Zeit Revisionen der bezüglichen reichsseitig erlassenen Vorschriften vorgenommen werden.

Reduction der Kohlen-Exportfrachten.

Bekanntlich hat die Bremer Kohlen-Exportcommission im Juli an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eine Eingabe betreffend die Reduction der Kohlen-Exportfrachten, gerichtet. Behufs Erörterung dieser Eingabe hat, wie die „Wes. Ztg." berichtet, am 20. September in Berlin eine Conferenz stattgefunden, in welcher einerseits die Königlichen Eisenbahndirectionen von Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld, Hannover, Berlin und Breslau, andererseits die Kohlen-Exportcommission, und zwar durch je einen Delegirten aus Hamburg, Bremen und Westfalen vertreten waren. Man ging eisenbahnseitig bei dieser Erörterung davon aus, dass eine weitere Ermässigung der Kohlen-Exportfrachten nur erfolgen könne, wenn seitens der anderen Interessenten am Export glaubhaft nachgewiesen werde, dass auch ihrerseits entsprechende Opfer für die Anbahnung des Exports gebracht würden. Insbesondere wünschte man eine Klarlegung seitens der hauptsächlich am Kohlenexport betheiligten Zechen über das Verhältniss der Selbstkosten zu den zur Zeit bestehenden Preisen für Exportkohlen, sowie auch die Zusicherung, dass von denselben bei Erstellung ihrer Preise den speciellen Verhältnissen des Kohlenexports Rechnung getragen werden würde. Bei dem hervorragenden Interesse, welches die Westfälische Kohlenindustrie der Schaffung eines grösseren Exports von Kohle entgegenbringt, dürfte nach dem genannten Blatte die Erfüllung des von den Eisenbahndirectionen gestellten Ansuchens wohl nicht auf Schwierigkeiten stossen, mithin eine weitere Herabsetzung der Exportfrachten in Aussicht stehen. Die Frage, ob es angängig sei, die Hamburger Frachten für Exportkohlen den Bremer Frachten gleichzustellen, wurde seitens der Vertreter der Eisenbahnen im Hinblick auf die grössere Transportentfernung nach Hamburg, sowie auch auf die in Betracht kommenden ohnehin schon sehr niedrigen Frachteinheitssätze verneint. In gleicher Weise verhielten sich die Vertreter der Eisenbahnen ablehnend gegen den von den Interessenten geltend gemachten Wunsch der tarifarischen Gleichstellung der Bunkerkohle mit der Exportkohle. Eine Ermässigung der Hamburger Fracht für Bunkerkohle von 60 auf 58 ℳ pro 10 000 kg schien man geneigt, beim Herrn Minister zu befürworten. Eingehend erörtert wurde schliesslich noch die Frage der Herstellung von Kohlen-Verladevorrichtungen in den Häfen. Ob derselben für Hamburg schon in kürzerer Zeit näher getreten werden kann, musste im Hinblick auf die daselbst in Folge des Zollanschlusses bevorstehende Neuregelung der Verhältnisse zweifelhaft erscheinen. Günstiger liegen die Dinge für die Weserhäfen, wenngleich auch bezüglich dieser noch verschiedene Vorfragen zu lösen sein werden. Man war aber einstimmig der Ansicht, dass es im Interesse der Hebung des Kohlenexports erwünscht sei, für die Weserhäfen das Erforderliche baldthunlichst in die Wege zu leiten.

Bezirks-Eisenbahnrath zu Altona.

Durch gemeinsamen Erlass der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten, des Ministers für Handel und Gewerbe sowie des Landwirthschaftsministers vom 19. September ist die Errichtung eines Bezirks-Eisenbahnrathes in Altona für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Altona und der Königlichen Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu Berlin angeordnet worden. Die Zusammensetzung dieser Institution geschieht nach der „H. B.-H." in nachstehender Weise:

a) Vertretung von Handelskammern etc.:
1. Königliches Commerzcollegium in Altona . . 1 Mitgl.
2. Aelteste der Kaufmannschaft in Berlin . . . 1 „
3. Handelskammer zu Flensburg . . . . 1 „
4. „ „ Harburg . . . . 1 „
5. „ „ Kiel . . . . 1 „
6. „ „ Lüneburg . . . . 1 „

b) Vertretung von Corporationen und Vereinen:
1. Verein Deutscher Spiritusfabrikanten in Berlin 2 „
2. Provinzial-Gewerbeverband für die Provinz Schleswig-Holstein in Flensburg . . . . . 2 „
3. Verein für Zuckerrüben-Industrie in Berlin . 1 „
4. Verband Deutscher Müller in Berlin . . . . 1 „

c) Vertretung land- und forstwirthschaftlicher Vereine:
1. Landwirthschaftlicher Provinzialverein für die Mark Brandenburg und die Niederlausitz in Berlin . . . . 2 „
2. Schleswig-Holsteinischer landwirthschaftlicher Generalverein zu Kiel . . . . 2 „
3. Königliche Landwirthschafts-Gesellschaft in Celle . . . . 1 „
4. Märkischer Forstverein in Frankfurt a. O. . . 1 „
5. Deutscher Fischereiverein in Berlin . . . . 1 „
6. Verein zur Förderung der Moorcultur im Deutschen Reiche . . . . 1 „

Die betheiligten Corporationen sind aufgefordert, die Wahlen der Delegirten so schleunig zu veranlassen, dass die Namen der Letzteren bereits bis zum 1. October den Königlichen Eisenbahndirectionen in Altona bezw. Berlin mitgetheilt werden können. Die Art und Weise der Wahl und Stellvertreter bleibt den einzelnen Körperschaften überlassen. Für jedes Mitglied des Bezirks-Eisenbahnraths ist ein Stellvertreter zu wählen. Diejenigen Körperschaften, welche mehr als ein Mitglied zu wählen haben, können die Zahl der Stellvertreter beschränken.

Holsteinische Marschbahn.

Am 20. October findet in Glückstadt eine ausserordentliche Generalversammlung statt, in welcher die Direction über die erfolgte Zeichnung des nach dem revidirten Statut zu emittirenden neuen Actiencapitals und über die Einzahlung der ersten 10 pCt. dieses Capitals Bericht erstatten wird. Auf der Tagesordnung steht dann ausserdem Beschlussfassung über Kündigung der hypothekarischen Anleihen von 1859 und 1861 in Höhe von 641 250 ℳ und Umwandlung derselben in eine Prioritäts-Anleihe.

Stargard-Cüstrin.

In der in voriger Woche in Cüstrin abgehaltenen Generalversammlung wurde ein Vertrag genehmigt, nach welchem der Betrieb der Eisenbahn Glasow-Berlinchen an die Eisenbahngesellschaft Stargard-Cüstrin übertragen wird.

Königliche Eisenbahndirection Frankfurt.

Herr Hendel, Präsident der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt, feiert am 3. October das Jubiläum seines fünfzigjährigen Dienstes.

Eisenbahntraject Mainz-Kastel.

Bisher bestand zwischen den beiden am Rhein belegenen Bahnhöfen Kastel (Preussische Staatsbahn) und Mainz (Hessische Ludwigsbahn) eine Trajectschiffverbindung. Da nun die Verlegung des Mainzer Bahnhofs es fraglich erscheinen lässt, ob die Trajectverbindung weiter aufrecht zu erhalten sei, hat eine grosse Anzahl Interessenten eine Petition bei der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt eingereicht, worin unbeschadet der Schritte, welche sowohl durch die Stadtverwaltung als auch durch die Vertreter des Mainzer Handelsstandes bei der Königlichen Eisenbahndirection in dieser Sache noch geschehen werden, bei der Dringlichkeit der Angelegenheit die Bitte ausgesprochen wird: „bei hohem Königlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten dahin wirken zu wollen, dass der Personen- und Güterverkehr Mainz-Kastel in vollem Umfang wie bisher erhalten, wenn möglich noch erweitert werde".

Bergisch-Märkische Bahn.

Nach einer Meldung des „B. A." hat der Finanzminister in diesen Tagen der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld den Auftrag gegeben, den Rest der alten Hessischen 4procentigen Nordbahn-Prioritäten von ca. 4 Millionen Mark zum 1. April 1885 zu kündigen. Damit stände einer Liquidirung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, welche die Hessische Nordbahn bekanntlich seiner Zeit erworben hat, nichts mehr im Wege.

Hohenstein-Sobbowitz eröffnet.

Am 1. October d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg die 8 km lange Bahnstrecke Hohenstein-Sabbowitz, Theil der Bahnlinie Hohenstein-Berent, für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. (Siehe auch Bekanntmachung S. 997.)

Sächsische Staatsbahn: Eröffnung der Theilstrecke Altstadt Weida-Bahnhof Weida.

Am 1. October d. J. wird im Bezirk der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen die an die Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn anschliessende, 2,41 km lange Theilstrecke Altstadt Weida - Bahnhof Weida für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Vorarbeiten für die Secundärbahn Bedburg-Horrem.

Die Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Elsdorf oder Bedburg über Bergheim nach Horrem beauftragt worden.

Eisenbahn Weimar-Berka-Blankenhain.

Nachdem die Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn Weimar-Berka-Blankenhain Seitens des Eisenbahnunternehmers Herrn Bachstein in Berlin fertiggestellt worden sind, wird die Angelegenheit nunmehr dem demnächst einzuberufenden Landtage zur endgiltigen Beschlussfassung unterbreitet werden.

Gotha-Ohrdrufer Eisenbahngesellschaft.

Auf der Tagesordnung der auf den 18. October anberaumten Generalversammlung der Gesellschaft befindet sich der wiederholte Antrag des Herzoglichen Staatsministeriums zu Gotha auf Verkauf der Ohrdrufer Eisenbahn an die Regierung. Die erneute Offerte der Regierung ist durchaus derjenigen entsprechend, welche von der letzten Generalversammlung abgelehnt worden ist. Die Sachsen-Coburg-Gothaische Staatsregierung glaubt Ursache zu der Annahme zu haben, dass ein erheblicher Theil der Actionäre, welcher in der früheren Generalversammlung gegen den Antrag gestimmt hat, inzwischen zu der Ueberzeugung gekommen ist, dass die fraglichen Bedingungen in der That den Verhältnissen entsprechen und den Actionären insbesondere mehr bieten, als sie erhalten würden, wenn sich eine Gesellschaft zur Fortsetzung der Bahn zum Anschlusse an die Bahnlinie Dietendorf-Ritschenhausen bilden und die Abtretung der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn auf Grund der Concessionsurkunde verlangen sollte, da die Actionäre in diesem Falle nach den Bedingungen der Concession nur Anspruch auf den Durchschnitt der Dividende der letzten fünf Jahre haben würden, welche dividendenlos gewesen sind.

Deutsch-Rumänischer Verkehr.

In Anschluss an die Mittheilung unseres Oesterreichischen Correspondenten in voriger Nummer S. 983 (Tarifconflict) können wir erfreulicher Weise bereits mittheilen, dass die Pester Conferenzen zur Berathung eines neuen Deutsch-Rumänischen Verbandtarifes zu einem principiellen Einverständniss geführt haben.

Die Conferenz beschloss nämlich, nach dem „Pest. L.", die Reactivirung der aufgehobenen Eisentarife, gleichzeitig jedoch eine Taxermässigung paritätisch für den Deutsch-Rumänischen und den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verkehr. Die Ungarische Staatsbahn stellte das Bedingniss, dass Deutscherseits 2¾ Cts. pro Tonnenkilometer nur im directen Bahnwege und auch im Serbischen Verkehr eingeräumt, Rumänischerseits jedoch Deutschland nicht günstiger als Oesterreich-Ungarn behandelt werde. Dies wurde acceptirt und principiell vereinbart, die nämliche Classification, die nämlichen Taxgrundlagen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Tarif und für den neuen allgemeinen Rumänischen Verbandtarif anzuwenden.

Inzwischen macht die Königliche Eisenbahndirection zu Breslau Namens der Verbandverwaltungen bekannt, dass mit dem 1. October cr. zunächst bis ultimo December cr. ein Tarif für den Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Elberfeld, Erfurt, Hannover, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Magdeburg, ferner der Breslau-Freiburger, Berlin-Hamburger und Braunschweigischen Eisenbahn, sowie der Sächsischen Staatsbahn nach Myslowitz, Oswiecim und Oderberg transit für Güter zum Export nach Rumänien zur Einführung kommt. Die Frachtsätze finden nur im Rückvergütungswege unter Beachtung der im Tarife enthaltenen Controlvorschriften Anwendung. Gleichzeitig wird die Giltigkeit des vom 16. Juli bis ultimo September cr. für den Transport von Eisen von Stationen der vorbenannten Bahnen nach Myslowitz, Oswiecim, Oderberg trans. für Sendungen zum Export nach Rumänien zur Einführung gelangten Ausnahmetarifs bis auf Weiteres verlängert.

Eisenbahnen auf Rügen.

Wie die „Nat. Z." vernimmt, dürfte dem nächsten Landtage bereits die Vorlage betreffs Verlängerung der Rügenbahn von Bergen nach Sagard, sowie des Baues einer Zweigbahn von Bergen nach Lauterbach (Putbus) gemacht werden.

Paulinenaue-Neu-Ruppin.

In der Generalversammlung waren 15 Actionäre mit 636 Stimmen vertreten. Landessyndicus Gerhardt-Berlin gab den Bericht, worauf die Versammlung Decharge ertheilte und an Stelle des ausscheidenden Herrn Rittergutsbesitzers Stolze-Masten den Banquier Haupt wählte.

Altdamm-Colberg.

Die Generalversammlung genehmigte den Abschluss für 1883/84 und ertheilte Decharge. Da in Folge des mit dem Bauunternehmer Lenz abgeschlossenen Vertrages die Geschäfte der Direction wesentlich eingeschränkt sind, so hat der Aufsichtsrath es für angemessen gehalten, die Direction nur aus einem Director bestehen zu lassen und die am 1. April d. J. abgelaufenen Verträge nicht wieder zu erneuern. Die hierdurch erforderlich werdende Aenderung des Statuts wurde genehmigt.

Project Leopoldshöhe-Rheinfelden.

In No. 73 dieser Zeitung brachten wir unter der Ueberschrift: „Reichseisenbahn-Project" die dem „Oberl. B." und dem „Bund" entnommene Nachricht von der Vornahme von Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Leopoldshöhe über Lörrach nach Rheinfelden, wobei bemerkt wurde, dass durch Ausführung dieses Projectes die bisherige auf Schweizerischem Gebiet (Badischer Bahnhof in Basel) liegende Kopfstation der Badischen Staatsbahn in Wegfall kommen und nach Leopoldshöhe bezw. Rheinfelden auf Badisches Gebiet zurückverlegt werden würde, so dass die Badische Bahn Schweizerisches Gebiet künftig unberührt lassen würde.

Es wird uns von competenter Seite mitgetheilt, dass diese Notiz auf einem Missverständniss beruht. Richtig ist, dass zur Zeit Vorarbeiten im Gange sind, um festzustellen, ob und auf welchem Wege eine Verbindung der Linie Freiburg-Basel mit der Linie des oberen Rheinthales Waldshut-Basel ohne Berührung von Schweizerischem Gebiet möglich ist. Diese lediglich im militärischen Interesse zu studirende Frage hat aber im Uebrigen für den Betrieb der Badischen Bahn keine Bedeutung und von einer „Rückverlegung" des Badischen Bahnhofes Basel nach Leopoldshöhe bezw. Rheinfelden kann nicht die Rede sein. Denn die Stadt Basel bildet den wichtigsten Verkehrspunkt an der Deutsch-Schweizerischen Grenze und wird darum auch ihren Bahnhof auf der rechten Seite des Rheines behalten, einerlei, ob noch andere Verbindungslinien in jener Gegend gebaut werden oder nicht.

Drahtseilbahnen in Deutschland.

Gegenüber der in No. 65 wiedergegebenen Notiz über die längste Drahtseilbahn in Deutschland wird uns mitgetheilt, dass nicht Bayern, sondern der Nassauische Eisenerzdistrict die grösste derartige Ausführung aufzuweisen hat, nämlich die von Adolf Bleichert & Co. in Leipzig-Gohlis ausgeführte grosse Anlage der Buderus'schen Eisenwerke bei Weilburg, einen Seilbahncomplex von zehn verschiedenen Linien, von denen die eine allein 10,5 km lang ist. Dieselbe fördert 5 000 Centner in zehnstündiger Arbeitszeit, wie überhaupt die in oben erwähnter Notiz betonte Leistungsfähigkeit von 2 000 Ctr. pro sieben Stunden = ca. 3 000 Ctr. pro Tag von vielen anderen Anlagen um das Zwei- und Dreifache überschritten wird.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden

No. 5393 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verladung von Knochensendungen nach Stationen der Französischen Ostbahn (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 5396 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 5415 vom 26. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 29. v. Mts.).

Sachsen.

Dampfheizung in den Personenwagen.

Auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen soll im bevorstehenden Winter die Dampfheizung der Personenwagen eine wesentliche Ausdehnung erfahren. Während im Vorjahre die Züge der Linien Dresden-Chemnitz-Reichenbach, Reichenbach-Eger, Leipzig-Hof, Leipzig-Zwickau, Chemnitz-Riesa, Leipzig-Borna-Chemnitz, Dresden-Görlitz, Pirna-Arnsdorf, Arnsdorf-Kamenz, Leipzig-Riesa-Dresden-Bodenbach und Tetschen, sowie Leipzig-Döbeln-Meissen-Dresden durch Dampf von der Maschine erwärmt wurden, treten hierzu in diesem Winter noch sämmtliche Lausitzer Linien, als Schandau-Niederneukirch, Eibau-Reichenberg, Bischofswerda-Zittau, Löbau-Oberoderwitz, Löbau-Ebersbach und Bautzen-Wilthen, ferner die Linien Chemnitz-Annaberg, Chemnitz-Aue-Adorf, Glauchau-Grossbothen, Werdau-Schwarzenberg und Zwickau-Falkenstein.

Auch die auf verschiedenen Linien eingeführte Briquetheizung soll eine Erweiterung erfahren und wird alsdann die ursprüngliche Wärmflaschenheizung im Bereiche der Sächsischen Staatsbahnen nur noch auf 5 kurzen Nebenstrecken, sowie auf der Gaschwitz-Meuselwitzer und der Altenburg-Zeitzer Bahn vorzufinden sein.

Amerikanische Correspondenz.

Baltimore- und Ohio-Eisenbahn.

Der Präsident dieser Bahn hat, um die Ansiedelung in den von den Linien derselben berührten Gegenden zu fördern und Handel und Industrie daselbst zu beleben, in einem vor Kurzem ausgegebenen Circular bestimmt, dass Hausgeräthe und Baumaterialien zu Wohnungen zur halben tarifmässigen Fracht, die Bauarbeiter zu halben Fahrpreisen, Familien, welche die neu zu errichtenden Wohnungen beziehen wollen, beim ersten Anzuge sogar unentgeltlich befördert werden sollen; ebenso werden gewisse Waaren von nicht zu grossem Umfang und Gewicht (Lebensmittel etc.) für derartige Leute in Personenzügen unentgeltlich transportirt.

Diese Vergünstigungen werden aber nur für Vorstädte und andere ländliche Ansiedelungen von nicht über 10 000 Einwohnern bewilligt.

Anlegung von Stationen, Weichen, Telegraphen- und Express-Büreaus an Stellen, wo es zu obigem Zweck dienlich erscheint, wird bereitwilligst zugesagt, ebenso verbesserte Fahrgelegenheit, sobald die Zunahme der Bevölkerung dies erfordert.

Besondere anderweite Vergünstigungen werden industriellen oder Bau-Gesellschaften, welche für Zwecke der Ansiedelung grössere Mittel verwenden, in Aussicht gestellt. Bei Bewerbung hierum haben die Nachsuchenden in einem von der Verwaltung bestimmten Formular die erforderlichen Angaben zu machen.

Erschrecklicher Unfall.

In der Nacht vom 28. zum 29. August cr. gerieth auf der Greely, Salt Lake und Pacificbahn einer der Wagen eines Circuszuges in Brand, wie anfänglich gesagt wurde, durch Funken der Locomotive, welche auf zwei im Wagen befindlich gewesene Fässer mit Gasoline fielen. Das Feuer verbreitete sich mit grosser Schnelligkeit über den ganzen dem Circuspersonal als Wohn- und Schlafraum dienenden Wagen, welcher nur zwei Thüren und zwei schmale Fenster besass. Obwohl der Zug möglichst bald angehalten wurde, waren doch die Bahnbeamten, trotz aller Anstrengung, nicht im Stande, dem Feuer Einhalt zu thun, so dass von den Insassen neun verbrannten, sieben schwere und zwanzig leichte Brandwunden davon trugen. Das Gasoline war gebraucht worden zu den Fackeln im Circus und einige der Ueberlebenden erzählten, dass nicht weit vom Stande der Fässer eine Fackel im Wagen offen gebrannt habe, so dass sich das Feuer hierdurch ohne Funken der Locomotive erklären würde. (Railr. Gaz.)

Canadische Pacificbahn.

Die Ausdehnung dieser Bahn in eigenen und „controlirten" Linien ist gegenwärtig wie folgt:

im Betrieb:	
Hauptlinie von Montreal nach Bannermann . . .	484,7 Miles
Westliche Abtheilung von Nepigon nach Stephen (höchster Punkt im Felsengebirge)	1 459,1
Westliche Abtheilung von Stephen nach Savonas Ferry	292,0 „
Hauptlinie zusammen	2 235,8 Miles
Zweige der östlichen Abtheilung	183,6 „
„ „ Ontario- „	454,0 „
„ „ westlichen „	294,4 „
Summa im Betrieb	3 300,3 Miles
Im Bau sind noch die Hauptlinie von Savonas Fähre (Kamloops See) westwärts nach Port Moody in British Columbia 214 Miles, und von Bannermann am Oberen See entlang nach Nepigon 442,5 Miles, zusammen	656,5 „
so dass nach der Vollendung die Bahn eine Ausdehnung von . . . . (= 6 370 km) haben wird.	3 957,0 Miles

Der Bau wird kräftig gefördert, denn auf der Rocky Mountain-Abtheilung sind etwa 4 000 Arbeiter in Thätigkeit (davon 3 000 Chinesen), so dass binnen Kurzem wieder grosse Strecken neu in Betrieb kommen werden.

Nach einer officiellen Erklärung des Präsidenten der Bahn hat die Verwaltung von der Regierung nicht mehr als die bewilligten Mittel verlangt und wird dies auch ferner nicht thun. (Railr. Gaz.)

Bahn-Krankenhäuser.

Die Wabash-, St. Louis- und Pacificbahn hat jetzt ihr drittes Krankenhaus zur ausschliesslichen Benutzung von Bahnbeamten und zwar in Springfield in Benutzung gesetzt. Dasselbe gewährt Unterkunft für 85 Kranke. (Railr. Gaz.) H.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. October d. J. wird von der im Bau begriffenen Bahnlinie Hohenstein-Berent die 7,97 km lange Theilstrecke **Hohenstein-Sobbowitz**, auf welcher keine Zwischenstationen und nur unbewachte Uebergänge vorkommen, eröffnet und die Betriebsleitung von dem Königl. Eisenbahn-Betriebsamte Danzig geführt werden.

Auf der Theilstrecke Hohenstein-Sabbowitz findet jedoch zunächst nur **Güterverkehr** und zwar in **Wagenladungen** statt und sind die Fahrpläne und Gütertarife auf allen Stationen unseres Verwaltungsbezirks verkäuflich.

Bromberg, den 22. September 1884. (2278 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die neue Strecke **Oberröblingen-Querfurt** mit den Stationen **Oberröblingen, Schraplau, Obhausen** und **Querfurt**, sowie mit den Haltestellen **Stedten, Esperstedt** u. **Kuckenburg** wird am 1. October cr. für den Verkehr für Güter, Leichen, Fahrzeuge und Thiere und am 10. October für den Personen- und Gepäckverkehr nach Massgabe der bereits publicirten Tarife und des publicirten Fahrplans eröffnet. (2279)

Frankfurt a. M., 27. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Betrieb.

Die seither getrennten **Güter-Expeditionen zu Uerdingen, Rheinisch und Bergisch-Märkisch** werden vom 15. October dieses Jahres ab unter der Firma **„Güter-Expedition Uerdingen"** zu einer Dienststelle **vereinigt.** Dieselbe wird in den Räumen der bisherigen Rheinischen Guter-Expedition ihren Sitz haben, und gelangt der gesammte Guterverkehr von dem obengenannten Tage ab auf dem bisherigen Rheinischen Bahnhofe zur Abfertigung.

Köln, den 26. September 1884. (2280)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Mit dem 1. October 1884 geht die gesammte Verwaltung und Leitung des Verkehrs auf

„Bahnhof Cüstrin Vorstadt"

auf die Königliche Eisenbahn-Direction Bromberg über.

Die Abfertigung des Güterverkehrs wird in den Räumen der Güter-Expedition und des Güterbodens Cüstriner Vorstadt der Königlichen Eisenbahn-Direction Bromberg stattfinden.

Breslau, den 26. September 1884.
Königliche Direction (2281)
der Breslau-Freiburger Eisenbahn.
Bromberg, den 26. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

III. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Königliche Militair-Eisenbahn. Fahrplan vom 15. October 1884. (2282 J)

Gemischter Zug No. 101.		Personen-Zug No. 103.		Stationen	Personen-Zug No. 102.		Gemischter Zug No. 104.	
Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	↓	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.
Vorm.	5.^{35}	Nachm.	3.10	Schiessplatz	9.15	—	6.^{59}	—
5.^{45}	5.^{47}	3.18	3.19	Sperenberg	9.6	9.7	6.^{42}	6.^{49}
5.^{53}	5.^{55}	3.24	3.25	Clausdorf	9.0	9.1	6.^{29}	6.^{36}
6.11	6.16	3.38	3.41	Zossen	8.41	8.47	6 ^{6}	6.^{14}
7.2	—	4.25	—	Berlin ↑	Vorm.	7.57	Nachm.	5.20

IV. Zollamtliche Abfertigung.

Berechnung der Gebühren für die steuerliche Abfertigung seitens der Grenzstationen der Grand Central Belge-Bahn. Mit Gültigkeit vom 1. October dieses Jahres ab wird die Grand Central Belge-Eisenbahn die Gebühren für die steuerliche Abfertigung an der Grenze

1. für die in der Richtung nach Deutschland, Oesterreich-Ungarn etc. über Aachen eingehenden Sendungen (mit Ausnahme der nach dem Belgisch-Südwestdeutschen und dem Belgisch-Schweizerischen Gütertarife zur Abfertigung gelangenden Sendungen nach Süddeutschland und der Schweiz, für welche der in den betreffenden Gütertarifen enthaltene Gebührentarif auch ferner zur Anwendung gelangt) nach dem Tarife der Preussischen Staatsbahn,
2. für die von Deutschland, Oesterreich-Ungarn etc. über ihre Linien nach Holland und Belgien ausgehenden Sendungen nach dem Tarife der Belgischen Staatsbahn

durch ihre Grenzstationen berechnen lassen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Grenzstationen.

Brüssel, den 25. September 1884. (2283)
Die Generaldirection
der Grand Central Belge-Eisenbahn.

V. Güterverkehr.

Am 1. October d. Js. kommt der 1. Nachtrag zum Tarife für den **Bayerisch-Sächsischen** Güterverkehr zur Einführung, welcher ausser Ergänzungen in den Tarifvorschriften auch veränderte und neue Frachtsätze für eine Anzahl Stationen enthält und durch die Güterexpeditionen zu erlangen ist.

Insoweit derselbe vereinzelt erhöhte Frachtsätze aufweist, treten dieselben erst am 15. November d. Js. in Kraft.

Dresden, am 29. September 1884. (2284)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Im **Preussisch-Russischen Eisenbahn-Verband** treten folgende Tarif-Aenderungen ein:

1. Die mit dem 13. September cr. n. St. ausser Kraft getretenen Getreidetarife von Stationen der Kursk-Charkow-Asow- u. Moskau-Kursk-Bahn via Kursk-Kiew-Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel vom 1/13. Mai cr. werden bis zum Ablauf des 14/26. September cr. prolongirt.

2. Mit Giltigkeit vom 1/13. September cr. tritt ein neuer Special-Export-Tarif für Getreide etc. in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Charkow-Nikolajew-Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel via Woroschba-Kiew-Grajewo resp. Snamenka-Fastow-Grajewo in Kraft. Tarifexemplare sind bei den Deutschen Verbandstationen zu haben. (2285 J)

Bromberg, den 22. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. October cr. werden zu den Staatsbahntarifen **Hannover-Breslau** und **Oldenburg-Breslau** die **Nachträge IV** herausgegeben. Durch dieselben kommen neue directe Entfernungen und Frachtsätze für neu eröffnete Stationen der Directionsbezirke Hannover und Breslau sowie ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken zwischen Peine und Oderberg trans. zur Einführung. Für die Station Nimptsch der Oberschlesischen Eisenbahn gelten die neuen Frachtsätze erst vom 15. October cr. ab.

Daneben enthalten die Nachträge Aenderungen der Nomenclatur der Ausnahmetarife etc. sowie Bestimmungen wegen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und wegen der Ueberführung der Güter in Bremen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, und sind daselbst Exemplare der Nachträge zu beziehen.

Berlin, den 26. September 1884. (2286)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. October cr. kommt zwischen Lauenbrück und Sternschanze eine directe Expedition von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Rheinisch-Niederdeutschen Verbande** zur Einführung.

Die Tarifsätze sind bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. (2287)

Hannover, den 20. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 31. August d. J. machen wir hiermit bekannt, dass nunmehr die Neuausgabe des Kohlentarifs No. 20 mit ermässigten Frachten nach der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. erschienen ist und gratis bezogen werden kann. (2288)

Köln, den 26. September 1884.
Kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Mit dem 1. October d. J. tritt für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Cokes** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn — Strecke Wien-Znaim und Zellerndorf-Siegmundsherberg-Horn — unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife ein neuer Ausnahme-Tarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Druckexemplare sind bei den Versandstationen und unserem Verkehrs-Büreau unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 24. September 1884. (2289)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Gültigkeit vom 1. October 1884 gelangen im **Galizisch-Norddeutschen Getreide-Verkehr** zum Tarifheft 1 der III. Nachtrag sowie zum Tarifheft 2 der VII. Nachtrag zur Einführung, welche unter anderem neu berechnete und zum Theil ermässigte Getreidefrachtsätze im Verkehr von Galizien bezw. für Getreide Russischer Provenienz ab Brody und Podwoloczyska transito nach Sachsen und den westlich bezw. nordwestlich davon gelegenen Deutschen Gebieten enthalten. Die betreffenden Ermässigungen werden theilweise durch die Neuberechnung der Frachtsätze der ausserdeutschen sowie der Sächsischen Staatsbahnen begründet.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den Verbandstationen zu beziehen und zwar der Nachtrag VII zum Preise von 1,10 ℳ. (2290)

Breslau, den 23. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Am 1. October d. J. gelangt zu dem Staatsbahntarife zwischen den Stationen der Directionsbezirke **Berlin und Breslau** ein Nachtrag III zur Ausgabe, welcher ausser bereits publicirten Tarifänderungen und Erweiterungen die Aufnahme der Stationen Friedeberg a./Queis, Goldberg, Blumenhagen, Torgelow und Ueckermünde des Directionsbezirks Berlin und der Stationen Nimptsch, Puschkowa und Sohrau i./Oberschl. des Directionsbezirks Breslau, sowie Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger des Haupttarifs enthält.

Die Frachtsätze für die neu zu eröffnenden Stationen Friedeberg a./Queis und Goldberg gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung, welche besonders publicirt werden wird.

Druckexemplare des Nachtrages sind von den Verbandstationen zum Preise von 0,20 ℳ pro Stück, für Besitzer des Haupttarifs gratis zu beziehen.

Breslau, den 23. September 1884. (2291)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. October cr. ab werden die Stationen Lublinitz und Schierokau des diesseitigen Directionsbezirkes in den Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der **Breslau-Freiburger** und **Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn** etc. vom 1. Juli 1882 aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die diesseitigen Verbandstationen, sowie unser Verkehrsbureau Auskunft.

Breslau, den 24. September 1884. (2292)
Königliche Eisenbahndirection.

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Zu dem vom 1. Juni 1884 ab giltigen Sächsisch-Thüringischen Verbands-Gütertarif, Heft No. 1 tritt mit dem 1. October d. J. der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält abgeänderte bezw. neue Entfernungen und bezw. Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Feilitzsch, Gutenfürst, Hof, Jocketa, Loitzsch-Hohenleuben, Mehltheuer, Pausa, Plauen i. V. (ob. Bhf.), Reuth, Schönberg, Triebes und Zeulenroda der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie für Station Eisenberg i. S.-A. der Eisenberg-Crossener Eisenbahn, ferner eine Erweiterung des Ausnahme-Tarifs 3, Aenderungen von Stationsnamen und eine Berichtigung des Frachttarifs.

Die im Nachtrag II vorgesehenen theilweisen Erhöhungen der Frachtsätze für Eisenberg treten erst mit dem 15. November d. J. in Kraft; Exemplare sind bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu haben.

Erfurt, den 25. September 1884. (2293)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit Gültigkeit vom 1. October cr. tritt ein **Ausnahmetarif für Gyps** in Wagenladungen von der Berlin-Hamburger Station Pritzier nach den Stationen der Wismar-Rostocker Eisenbahn in Kraft. Die Frachtsätze sind bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Schwerin, den 26. September 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direction (2294)
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft.

Zum Staatsbahntarif zwischen den Eisenbahn-Directionsbezirken **Frankfurt a. M. und Elberfeld** vom 1. August 1883 ist ein vom 1. October cr. ab gültiger Nachtrag II erschienen, enthaltend Tarifsätze für die Stationen der zu einem **noch zu publicirenden Tage** zur Eröffnung kommenden Strecke **Oberröblingen-Querfurt**, sowie anderweite, theils ermässigte Sätze für den Verkehr mit den Stationen Elz, Hadamar und Staffel.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren. (2295)

Frankfurt a. M., den 24. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit sofortiger Giltigkeit sind im **Nassau-Bayerischen Verkehre** folgende directe Frachtsätze in Kraft getreten:

a) für Steine des Sp.-T. III
zwischen Neusorg und Rodenbach

einer- und Frankfurt-Sachsenhausen und Taunusbahnhof andererseits,
b) für Getreide zwischen Schnelldorf und den vorgenannten Frankfurter Bahnhöfen,
c) für Eilgüter
zwischen Eger einer- und Frankfurt, Kastel und Homburg v. d. Höhe via Würzburg-Nürnberg andererseits.

Frankfurt a. M., den 24. September 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (2296)

Die Station Röthenbach in der Oberpfalz wird mit dem heutigen Tage in den **Nassau-Bayerischen Verkehr** einbezogen. Auskunft über die Frachtsätze ertheilen unsere Verbandsstationen. (2297)

Frankfurt a/M., den 24. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum **Localtarif** für den diesseitigen Bezirk vom 1. August 1883 ist der Nachtrag VII erschienen, enthaltend anderweite Sätze für den Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen.

Mit Ausnahme der Sätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Ober-Röblingen-Querfurt, gelten diese Sätze vom 1. October d. Js. ab.

Die Sätze der Stationen Ober-Röblingen-Querfurt treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke, welche noch besonders publicirt wird, in Kraft.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 24. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (2298)

Hanseatisch - Ostdeutscher Verbandverkehr. Zum Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandtarif werden am 1. October cr. die Nachträge III zu den Tarifheften 1—4 herausgegeben. Durch dieselben kommen für mehrere Stationen neuer Bahnstrecken der Directionsbezirke Bromberg, Berlin und Breslau directe Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Perleberg der W. P. E., Neu-Ruppin der P. N. E. sowie mit Holsteinschen und Mecklenburgischen Stationen etc. zur Einführung. Ausserdem enthalten die Nachträge mehrfache, grösstentheils mit Ermässigungen verbundene Aenderungen bestehender Frachtsätze sowie Tarifbestimmungen wegen Verlängerung des Seetransit-Tarifs für Sprit und Spiritus und wegen Ueberführung der Güter vom Hauptbahnhofe in Bremen nach dem Weserbahnhofe daselbst. — Der erhöhte Eilgutsatz in der Relation Bergen a. R. - Blankenberg in Meckl. gilt erst vom 16. November cr. ab.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen sowie die Auskunftsstellen der Preuss. Staatsbahn-Verwaltung in Berlin und Hamburg; auch sind daselbst Exemplare der Nachträge zu beziehen.

Berlin, den 27. September 1884. (2299J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. December 1884 treten die im **Südostpreussischen Verbande** bestehenden directen Frachtätze für den Verkehr zwischen Frankfurt a/O. einerseits und den Stationen Lyck, Grajewo loco und trans. und Prostken loco und trans. der Ostpreussischen Südbahn andererseits ausser Kraft; anderweite Sätze sind durch Nachtrag XII zum Staatsbahntarif Bromberg-Berlin zur Einführung gelangt.

Bromberg, den 25. September 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (2300J)

Mit dem 15/27. September cr. tritt im **Kursk - Königsberger** Eisenbahnverbande ein neuer Specialtarif für die Beförderung von H a n f, H a n f g a r n (sog. S e i l e r g a r n), H a n f h e e d e und W e r g in Quantitäten von 600 Pud pro Wagen von Stationen der Kursk-Kiew Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel in Kraft. Durch denselben wird der Specialtarif vom 17/29. Juni cr. und der Nachtrag 6 zum Verbandtarif aufgehoben. Exemplare qu. Tarifs sind bei den Deutschen Verbandstationen zu haben. (2301J)

Bromberg, den 25. September 1884.
Königliche Eisenbahndirection.

Vom 1. October 1884 tritt ein Nachtrag IV zur II. Ausgabe des Tarifs vom 15/27. November 1879 für directe Sendungen zwischen einzelnen Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg via Wirballen etc. in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für O e l k u c h e n - T r a n s p o r t e, Berichtigungen des Haupttarifs, sowie mit Giltigkeit vom 15. November neuen Styls 1884, Berichtigungen des III. Nachtrags zum Haupttarif, bestehend in der Einstellung einer Manövergebühr von 1,20 Rubel pro 10 000 kg für den Transport von Bauholzmaterial etc. (Tariftabelle V).

Exemplare dieses Nachtrags sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. (2302J)

Bromberg, den 21. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Eutin-Lübecker Eisenbahn. Zu unserem Local-Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. August 1883, ist der vom 1. October ds. Js. an gültige Nachtrag II erschienen, enthaltend Bestimmungen und Tarifvorschriften für die Ueberführung von Viehwagen vom Hauptbahnhof Lübeck nach der auf unserem Rangirbahnhof Lübeck erbauten Viehrampe.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei der hiesigen Güterexpedition unentgeltlich zu haben. (H & V 2303)

Lübeck, den 21. September 1884.
Der Verwaltungsrath.

Unter Hinweis auf die seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin unterm 18. August cr. Namens aller betheiligten Verwaltungen im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger, sowie in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen erlassene Bekanntmachung, betreffend die Einführung neuer resp. anderweitiger Frachtsätze und Entfernungen für den Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen wird zum Gütertarif, Theil II für den Local- und directen Verkehr zwischen den Stationen des **Eisenbahn-Directions-Bezirks Erfurt** und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn der Nachtrag XI herausgegeben, welcher die bezüglichen neuen und anderweiten Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen und den Stationen der vorgenannten Eisenbahnen, sowie ferner einen Ausnahmefrachtsatz für den Transport von Braunkohlen zwischen Teuplitz und Cottbus enthält und mit dem 1. October cr. zur Anwendung gelangt.

Nachtrags-Exemplare sind in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu dem auf dem Nachtrage aufgedruckten Preise käuflich zu haben. (2304)

Erfurt, den 26. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction:
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. October l. J. tritt für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Köln (linksrheinisch)** und **Bromberg** — unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Frachtsätze für die Stationen Berlin (Ostbahnhof) und Lichtenberg - Friedrichsfelde — ein neuer Tarif in Kraft.

Näheres ist bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Tarif zum Preise von 0,15 *M.* käuflich zu haben. (2305)

Köln, den 1. October 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn - Direction (linksrhein.).

Mit dem 1. October cr. wird die Station Ottweiler R. N. E. in den im diesseitigen Local-Güter-Tarif vom 1. August 1884 enthaltenen Ausnahme-Tarif D für Steinschlag (Strassendeckmaterial) als Versandstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Expeditionen Auskunft. (2306)

Köln, den 1. October 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction (linksrhein.).

Die in den Heften II, IIIa und b des **Belgisch-Südwestdeutschen** Gütertarifs für den Verkehr mit Loewen, Station der Grossen Belgischen Centralbahn, über die Route via Saargemünd-Aachen bestehenden directen Frachtsätze treten am 15. November d. J. ausser Gültigkeit. Nach diesem Termin ist die directe Abfertigung von Gütern im Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und Loewen nur noch via Bettingen bezw. Ulflingen zugelassen.

Strassburg, den 26. September 1884. (2307)
Kaiserliche Generaldirection
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. k. M. tritt zum Ausnahmetarife vom 1. Januar 1882 für die Beförderung von **Steinkohlen** etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke K ö l n (rechts- und linksrheinisch) und E l b e r f e l d nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks M a g d e b u r g einschliesslich der B e r l i n e r S t a a t s b a h n h ö f e und Stationen der B e r l i n e r R i n g b a h n der Nachtrag VII in Kraft, welcher neben verschiedenen Aenderungen und Berichtigungen neue Frachtsätze für den Verkehr von Altenessen sowie nach Drübeck enthält. Exemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 26. September 1884. (2308)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Ostpreussische Südbahn. An Stelle der Getreidetarife von den Stationen der Moskau-Kursk- und Kursk-Charkow-Asowbahn via Kursk-Kiew-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 1./13. Mai cr. treten mit Giltigkeit vom 15./27. September bis 1./13. December cr. neue Special-Exporttarife in Kraft, in welche auch die Station Elbing aufgenommen ist. Druckexemplare sind auf den genannten Stationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben.

Königsberg, den 25. September 1884.
Die Direction. (2309)

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Zu dem vom 1. August d. J. ab giltigen Gütertarif für den Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verband tritt am 1. October d. J. der 2. Nachtrag in Kraft. Durch diesen Nachtrag, welcher eine Aenderung der speciellen Tarifvorschriften, abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Gera Th. und W. G., Leipzig Th. und H. S. G., Plagwitz-Lindenau Th., Wolfsgefärth Th., Zeitz Th. und Eisenstein, ermässigte Ausnahmefrachtsätze für rohe Erze des Specialtarifs III zwischen Unterwellenborn einerseits und Haidhof und Rosenberg andererseits eine Ergänzung des Nachtrags 1, sowie Berichtigungen des Haupttarifs vom 1. August 1884 enthält, wird

der Berlin-Thüringisch-Bayerische Gütertarif vom 1. August 1884 in vollem Umfange gültig erklärt und der Berlin-Thüringisch-Bayerische Gütertarif vom 1. August 1883 nebst Nachträgen gänzlich ausser Kraft gesetzt.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 15. November d. J. in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,30 *M* pro Stück von den Verbands-Güterexpeditionen zu beziehen.

Erfurt, den 23. September 1884. (2310)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. November d. J. werden die Hefte 1 bis 5 des **Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs** durch neue ersetzt werden. Letztere enthalten neben Ermässigungen in einzelnen Relationen geringe Erhöhungen, welche durch Entfernungsänderungen veranlasst wurden. Soweit die seitherigen Frachtsätze niedriger sind, bleiben dieselben noch bis zum 10. Decbr. d. J. in Geltung. Die Tarifbureaus ertheilen Auskunft.

Strassburg, den 24. September 1884. (2311)
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn - Güterverkehr Hannover-Magdeburg und Magdeburg - Oldenburg. Am 1. October 1884 treten zu den Tarifen für die obengenannten Verkehre neue Nachträge (No. 10 bezw. 9) in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffnete Station Gr. Quenstedt des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Drübeck, Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Spandau (M. H.), Aufhebung von Ausnahmetarifsätzen für Berlin (Lehrter Bahnhof), einen neuen Ausnahmetarif für Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl zwischen Frankfurt a. M. und Magdeburg.

Magdeburg, den 25. September 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction. (2312)

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Mit dem 1. October d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif No. 13 für die Beförderung von Steinkohlen und Koaks ab den Stationen der Pfälzischen Bahnen Bexbach, Homburg und St. Ingbert nach Stationen der Schweiz und dem Vorarlberg mit reducirten Frachtsätzen in Kraft, wodurch der bezügliche Tarif vom 15. Februar d. J. ausser Wirksamkeit gesetzt wird. (2313)

Karlsruhe, den 26. September 1884.
Generaldirection.

Im Staatsbahnverkehr **Frankfurt a. M.-Magdeburg** kommen ab 1. October cr. für den Transport von Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl) und Cocosnussöl zwischen Magdeburg und Frankfurt a. M., Hanau, Homburg v. d. H., Höchst a. M., Kastel, Limburg, Oberursel, Offenbach und Wiesbaden Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Die betheiligten Expeditionen ertheilen nähere Auskunft. (2314)

Frankfurt a. M., den 26. September 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. October cr. tritt für die **Beförderung von Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl) und Cocosnussöl** in Wagenladungen von je 10 000 kg von Emden nach den Stationen der Strecken Giessen-Frankfurt a. M. und Friedberg-Hanau ein Ausnahmefrachtsatz von 2,20 *M* pro 100 kg in Kraft.

Hannover, den 25. September 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction, (2315)
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die voraussichtlich Mitte des nächsten Monats zur Eröffnung kommende **schmalspurige Eisenbahn Klotzsche-Königsbrück** sind die **Specialbestimmungen** und **Tarife** für die **Beförderung** von **Gütern** sowie **einzelner Stücke Vieh** (incl. Pferde) erschienen und können Exemplare derselben durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Der Tag der Eröffnung des Güterverkehrs wird noch besonders bekannt gemacht werden. (2316)

Dresden, am 23. September 1884.
Königl. Generaldirection der Sächsischen
Staatseisenbahnen. von Tschirschky.

Mit dem 1. October 1884 tritt zum Gütertarife Magdeburg-Bromberg der 7. Nachtrag, zum Gütertarife Hannover-Bromberg der 6. Nachtrag, zum Gütertarife Oldenburg-Bromberg der 6. Nachtrag und zum Gütertarife Braunschweig-Berlin, Bromberg, Breslau der 11. Nachtrag in Kraft. Dieselben enthalten anderweite Entfernungen und Sätze für die in die resp. Gütertarife aufgenommenen Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, welche bereits Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin unterm 18. August cr. publicirt worden sind. Ausserdem enthalten die Nachträge Berichtigungen. Soweit durch dieselben Erhöhungen vorkommen, treten dieselben erst mit dem 15. November 1884 in Kraft. Durch den 11. Nachtrag zum Tarife Braunschweig-Berlin, Bromberg, Breslau sind die Stationen Torgelow, Ueckermünde und Halensee des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin, sowie die Stationen Nimptsch, Puschkowa und Sohrau i./Oberschles. des Eisenbahn-Directions - Bezirks Breslau neu aufgenommen worden; die Station Viehhof bei Gesundbrunnen der Berliner Ringbahn scheidet mit dem 15. November 1884 aus.

Bromberg, den 26. September 1884.
Kgl. Eisenbahn-Direction. (2317 J)

Mit dem 1. October cr. wird zum Tarife für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen** und **lebenden Thieren** im Local- und directen Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter-, Saal-, Weimar-Geraer-, Werra - Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Friedrichrodaer-, Ilmenau-Grossbreitenbacher-, Ruhlaer- und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn Nachtrag VII herausgegeben, welcher ausser einer Ergänzung der Tarifvorschriften eine Bestimmung über fernere Zulassung der Eisenacher Route für Vieh-Transporte von und nach den südlich von Walldorf gelegenen Stationen der Werrabahn, zu den sich via Eisenach ergebenden höheren Frachtsätzen enthält.

Nachtrags-Exemplare sind in den Eilgut- und Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu haben. (2318)

Erfurt, den 27. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. October l. Js. treten directe Gütertarife zwischen Stationen der Königl. Eisenbahndirection Frankfurt a. M., der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der Bötzbergbahn, sowie der Schweizerischen Nordostbahn andererseits in Kraft. Diese Tarife, von welchen Exemplare bei den Verbandstationen zum Kostenpreis zu erhalten sind, bilden einen Theil des Tarifs für den Südwestdeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverband vom 1. October 1884. Ausser Kraft treten die Tarifsätze zwischen Nassauischen Stationen, solchen der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Romanshorn und Rorschach andererseits des Tarifs vom 1. October 1879 für den Verkehr mit den Bodenseestationen vom 1. October 1879, soweit als solche durch neue Tarifsätze ersetzt werden und letztere billiger sind. Ferner treten ausser Kraft die in dem Mitteldeutschen Verbandstarif enthaltenen directen Tarifsätze zwischen Hanau und Offenbach einer- und Romanshorn und Rorschach andererseits, soweit die Mitteldeutschen Tarifsätze höher sind als die neuen Sätze. (2319)

Karlsruhe, den 29. September 1884.
Generaldirection.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum internen Badischen Gütertarife vom 1. November 1881 ist ein Ergänzungsblatt erschienen, welches die Entfernungen für die Station Steinach enthält.

Dasselbe ist durch unsere Güterstationen unentgeltlich zu beziehen. (2320)

Karlsruhe, den 28. September 1884.
General-Direction.

Die mittelst unserer Bekanntmachung vom 9. d. M. publicirte Verlängerung der Geltung des Ausnahmetarifs für Frachtgutsendungen von **Hamburg** nach **Lübeck**, welche in Lübeck mittelst Dampfschiffes zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg gelangen, vom April d. J., wird bis zum 15. October d. J. ausgedehnt.

Lübeck, den 29. September 1884. (2321)
Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Königl. Ungarische Staats-Eisenbahnen. Zu dem seit 15. Mai 1883 giltigen Tarifheft I des Ungar. Eisenbahnverbandes Theil II tritt am 1. October l. J. der Nachtrag II in Kraft, welcher verschiedene Tarifänderungen, sowie directe Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer Tarifabtheilung käuflich.

Budapest, am 27. September 1884.
Die Direction. (2322)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 15. September l. J. gelangen die Nachträge I zu den vom 10. Februar giltigen Tarifen für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume (Südbahn) und Triest einerseits und Stationen

a) der Linien Agram-Sissek und Sissek-Doberlin,
b) der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin

zur Einführung.

Dieselben betreffen:

1. Ergänzung des Haupttarifes durch Aufnahme der Artikel: Juteteppiche ord. und Twiste.
2. Aenderung beziehungsweise Ermässigung der Frachtsätze im Haupttarife für verschiedene Artikel.

Exemplare dieser Nachträge können im Wege der Verbandstationen, bei unserer commerciellen Abtheilung oder bei unserer Betriebsdirection in Budapest bezogen werden.

Wien, am 10. September 1884. (2323)
Die Generaldirection.

Mit 5. October d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des **Galizisch-Oesterr.-Böhmischen Gemeinschaftsverkehres** je ein Nachtrag V in Kraft, welcher für den Verkehr mit den Stationen der Lemberg-Czernowitz - Jassy - Eisenbahn, dann der Carl Ludwig-Bahn geänderte Frachtsätze — ferner die Einbeziehung der Stationen der Jaroslau-Sokaler Localbahn, endlich die Aufnahme der Station Zuczka der Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahn — enthält.

Wien, den 26. September 1884. (2324)
Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz.
Carl Ludwigbahn.

VI. Personen- und Gepäckverkehr.

Verband Thüringischer Bahnen. Am 1. October dieses Jahres tritt zum Tarif für den Personen-Verkehr im Verbande Thüringischer Bahnen der XIV. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält bereits im Instructionswege eingeführte, sowie neue Tarifsätze.

Näheres durch die betheiligten Billet-Expeditionen.

Erfurt, den 23. September 1884. (2325)
Königliche Eisenbahndirection
als geschäftsführende Verwaltung.

VII. Lieferfristen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach einer Mittheilung der Betriebsdirection der Budapest - Fünfkirchener Eisenbahn sind — laut Verordnung des Königlich Ungarischen Communications-Ministeriums — der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn für den Uebergang in Uj-Dombovar, der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn für den Uebergang in Barcs und der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn für den Uebergang in Villany vom 1. October d. J. ab neue Lieferzeiten und zwar je 6 Stunden für Eilgüter und je 12 Stunden für gewöhnliche Frachtgüter bewilligt worden.

Berlin, den 25. September 1884. (2326)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

VIII. Generalversammlung.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath giebt sich die Ehre, die Actionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft zu der Dienstag, den 14. October 1884, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architecten-Vereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden XXV. (ausserordentlichen) Generalversammlung einzuladen.

Gegenstand der Versammlung ist:
Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Conversion der gesellschaftlichen Prioritätsobligationen und damit zusammenhängende Beschlüsse, insbesondere Aenderung der §§ 4 und 5 der Gesellschaftsstatuten rücksichtlich des Actien- und Prioritäten-Capitales.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 6. October 1884
bei der Centralcassa der Gesellschaft (I., Elisabethstrasse 9) oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,
bei der Sammlungscassa der Gesellschaft in Lemberg, bei der Galiz. Actien-Hypothekenbank in Lemberg und bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol,
bei der Anglo-Austrian-Bankin London oder
bei der Banque Nationale de Roumanie in Bucarest
mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die, auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, den 27. September 1884. (2327)
Der Verwaltungsrath.

IX. Submissionen.

Eisenbahn - Directionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung von
253 000 Stück eichenen Bahnschwellen,
79 000 „ kiefernen oder buchenen Bahnschwellen,
17 870 „ eichenen Weichenschwellen
für Breitspurbahnen,
13 000 Stück eichenen Bahnschwellen,
690 „ „ Weichenschwellen
für Schmalspurbahnen.

Offerten sind bis zu dem auf Mittwoch, den 15. October cr., Vormittags 10½ Uhr, anberaumten Termin frankirt, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das unterzeichnete Bureau einzureichen.

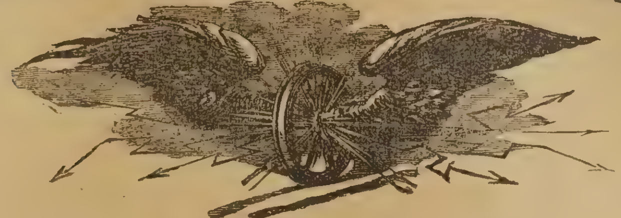
Submissions - Formulare und Bedingungen liegen im genannten Bureau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 50 ₰ Copialiengebühren, in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 27. September 1884. (2328)
Materialien-Bureau
der Königlichen Eisenbahndirection.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 78. 1884.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Berlin, den 4. October 1884.

Dieser Nummer liegt das Inhalts-Verzeichniss pro III. Quartal 1884 bei.

Dieser Nummer liegt der Winterfahrplan der Main-Neckarbahn bei.

Deutschland und die Arlbergbahn.*)

Von Paul Dehn.

Wieder ist es den ausgezeichneten, im Kampfe mit den Höhen und Tiefen der Alpen zu Meistern erzogenen Oesterreichischen Eisenbahntechnikern gelungen, nachdem sie mit der Semmeringbahn den ersten Alpenschienenweg fertiggestellt, in der Arlbergbahn ein neues bewunderungswürdiges Verkehrswerk zu schaffen.

Bei den Berathungen über den Bau der Arlbergbahn konnten blosse Rentabilitätsberechnungen nicht ausschlaggebend sein. Da mussten eben höhere Gesichtspunkte herangezogen werden und zwar zunächst dieselben Erwägungen, welche Kaiser Josef II. veranlassten, vor hundert Jahren den Saumpfad über den Arlberg durch eine kunstgerechte Fahrstrasse zu ersetzen. Obschon ein integrirender Theil der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, lag doch Vorarlberg, nachdem die Eisenbahnen die Bedeutung der alten Landstrassen fast beseitigt hatten, ausserhalb der Verkehrswelt des Reiches und es gebot das, was man einst Staatsraison nannte, die Rücksicht auf das grosse Ganze und auf die Zusammengehörigkeit der Monarchie, diese Provinz durch einen Schienenweg mit den übrigen Theilen des Reiches und mit der Hauptstadt in unmittelbaren Verkehr zu bringen. Sind bei der Anlage der Arlbergbahn diese höheren Gesichtspunkte massgebend gewesen, so ist zu hoffen, dass dieselben bei dem Betriebe inmitten des Weltverkehrs aufrechterhalten bleiben werden.

Im Interesse der Hebung des Bodenseebeckenverkehres kann das Eintreten einer Grossmacht mit weitblickender Initiative nur willkommen geheissen werden. Es wird solches hoffentlich vor Allem den endlichen Ausbau der langgeplanten Bodenseegürtelbahn zur Folge haben. Für die Versorgung Europas mit Getreide hat das Bodenseebecken zunehmende Wichtigkeit erlangt und es ist zu wünschen, dass weitere Fortschritte darin gemacht und auch die Getreidetransporte der unteren Donauländer durch die Arlbergbahn mehr und mehr vom Seewege ab- und auf die directen Schienenwege übergeleitet werden möchten. Eine einsichtige Verkehrs- und Wirthschaftspolitik wird diese grossen Verhältnisse, den Austausch zwischen Mittel- und Osteuropa stets im Auge halten müssen; sie schliesst kleinliche Gesichtspunkte gegen das Deutsche Reich wie gegen die Osteuropäischen Länder im Vorhinein aus; sie wird nicht nur das Ungarische Getreide begünstigen, sondern auch den Rumänischen, Serbischen und selbst Russischen Export zu begünstigen haben, damit es fernerhin unmöglich werde, was noch in den Tagen der Eröffnungsfeierlichkeiten geschehen ist, dass Russisches Getreide auf dem Seewege und mittelst der Gotthardbahn an den Bodensee gebracht wird.

Vom höheren verkehrspolitischen Gesichtspunkte aus betrachtet, ist die Aufgabe der Arlbergbahn eine zweifache: Einmal hat sie den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Vorarlberg zu vermitteln, welcher bisher einen weiten Umweg über Bayern zu nehmen hatte, wobei auf die wirthschaftliche Hebung und Förderung der neuerschlossenen Reichstheile Bedacht genommen werden muss. Sodann hat sie ihrer Bedeutung als internationaler Route zu entsprechen, zunächst zwischen dem mittleren Ost- und Westeuropa, in zweiter Linie als Verbindung zwischen dem Bodensee und dem Adriatischen Meere.

In Bezug auf den Personenverkehr eröffnen sich für die Arlbergbahn die günstigsten Aussichten. Nicht nur fällt ihr der ganze locale Verkehr zwischen Tirol und Vorarlberg zu. Auch der Reiseverkehr, welcher stets vom Reiz der Neuheit angelockt wird, dürfte sich ihr mit Vorliebe zuwenden, einmal weil sie an und für sich eine Sehenswürdigkeit ist und sodann weil sie vom Westen her den Besuch der so beliebt gewordenen Landschaften Tirols wie der östlichen Alpengegenden erleichtert. Im internationalen Verkehr bietet die Arlbergbahn für die Strecke Wien-Schweiz-Südfrankreich und vielleicht auch Piemont neben der Concurrenz der Deutschen Bahnen einerseits und der Süd- und Rudolfsbahn andererseits grosse Vortheile.

Was den Güterverkehr der Arlbergbahn anbetrifft, so wird der locale Austausch grosse Verhältnisse wohl niemals annehmen können, da Tirol und Vorarlberg in Bezug auf Klima und Bodenproduction nahezu gleichartig sind. Nur das Bauholz des unteren Innthales und das schöne Vieh der Oesterreichischen Alpen werden in grösseren Mengen nach Vorarlberg verfrachtet werden.

Grössere Perspectiven eröffnet dagegen der Transitgüterverkehr.

In den Concurrenzverhältnissen des internationalen Getreidemarktes wird die Arlbergbahn allerdings so viel als nichts ändern; sie kann nicht hindern, dass das Amerikanische, Russische und selbst das Indische Getreide immer massenhafter und

*) Nachdruck ohne Erlaubniss untersagt.

wohlfeiler auf den Europäischen Märkten erscheint und das Ungarische verdrängt. Ungarn wird besonders der Russischen Concurrenz gegenüber einen schweren Stand haben nach dem Bau der Eisenbahn Pinsk-Chomel und der nun zur Ausführung kommenden Linie Pensa-Lossowo nach dem allezeit eisfreien Hafen von Sebastopol, welch Letztere die besten Weizengegenden der mittleren Wolga und des oberen Don erst eigentlich erschliesst. Unter solchen Umständen gilt es, alle Kräfte aufzuwenden, um der Concurrenz zu begegnen. Zu diesem Behufe müsste Ungarn fortan möglichst nur Mehl zu exportiren suchen und dabei mit aller Engherzigkeit, insbesondere mit der künstlichen Leitung alles Handels und selbst aller Industrie nach Budapest brechen. Von Raab und Temesvar aus mag aus den reichen Fruchtgegenden das Korn West- und Süd-Ungarns direct zur Pusterthal-, Brenner- und Giselabahn exportirt und in diesen Thälern mit Hülfe der reichlich an den Bahnen vorhandenen Wasserkräfte zu Mehl vermahlen werden.

Weitaus günstigere Gelegenheiten zur Anlage von Wassermotoren für die Industrie als die Schweizerischen gewähren die Tirolischen, Kärnthnerischen und Steierischen Thalstufen, weil sie weiter in das Tiefland hinausreichen, wo sich breiterer Raum für Niederlassungen, ein milderes Klima, ja sogar vielfach schon befahrene Eisenbahnen darbieten. Bisher haben diese Letzteren, die Marburg-Villacherbahn (seit 1864), die Brennerbahn (seit 1867), die Pusterthalerbahn (seit 1872), jenen Gegenden mit dem Verkehr auch industrielles Leben in nennenswerthem Masse nicht gebracht, und doch wäre dort, so z. B. bei dem bekannten Eisenbahnknotenpunkt Franzensveste, wo die Eisack und die Rienz vor ihrer Vereinigung die ungeheure Moräne in der Brixener Klause durchbrechen und eine Wasserkraft von mindestens 4 000 Pferden freiwerden lassen, ein günstiger Boden für verschiedene Industrien, so für Getreidemühlen, für die gesammte Baumwollenindustrie, für Cellulosefabriken, für die Holzverarbeitung etc., welchen nunmehr nach Eröffnung der Arlbergbahn die günstigsten Verkehrsbeziehungen zur Verfügung stehen. Welchen Aufschwung würde die Viehzucht in Tirol nehmen, wenn sie mit der Kleie, dieses wichtigen Nebenproductes der Mühlenindustrie, welches von Budapest aus in Massen nach Schlesien zur Mastung verfrachtet wird, ihrem Winterfuttermangel abhelfen könnte! Nachdem die beiden Haupthilfsquellen Tirols: der Bergbau und Hüttenbetrieb, sowie der Deutsch-Italienische Frachtfuhrtransit versiegt, sollte dieser vor allen übrigen Alpenländern von der Natur begünstigten Provinz endlich werkthätig aufgeholfen werden, zunächst durch Verwerthung der vorhandenen Wasserkräfte, sei es mit Unterstützung des Staates, sei es vermittelst der Privatinitiative. Es sollte eine Oesterreichisch-Alpine Wassermotorengesellschaft gegründet werden, welche die hydrotechnischen Anlagen baut und die gewonnenen Kräfte verpachtet. Es ist fürwahr befremdlich, dass die Oesterreichischen Alpenbahnen bisher so wenig auf die Hebung der industriellen Thätigkeit gewirkt haben; denn als blosse Touristenbahnen sind sie doch wohl nicht geplant worden. Die Eisenbahnen der Oesterreichischen Hochgebirge erwarten noch die Schaffung einer Transporte gewährenden Industrie und das einander befruchtende Zusammenwirken von Verkehr und Industrie hervorzurufen gebieten sowohl des Gesammtstaates Interessen, als die wirthschaftliche Entwickelung der betheiligten Bevölkerung. Im Allgemeinen ist viel zu sehr die internationale Bedeutung der Oesterreichischen Alpenbahnen hervorgehoben, ihre nationalwirthschaftliche Aufgabe viel zu wenig beachtet worden. Vielleicht giebt endlich die Arlbergbahn einen Impuls zu kräftigem Handeln auf dem Gebiete der Industrie, da sie die industriearmen Alpenländer mit dem industriereichen Bodenseebecken in unmittelbare Verbindung bringt. Jahrhunderte lang ein Centrum hervorragender Cultur, wo sich Wenden, Rhätier und Alemannen zusammenfanden, ist heute das Bodenseebecken ein Centrum hochentwickelter Industrie mit weiten Ausstrahlungen nach der Schweiz, nach dem Elsass, nach Süddeutschland und nach Vorarlberg. Möge von diesem Centrum vermittelst der Arlbergbahn nun auch nach Tirol hinein wirksame Propoganda gemacht werden!

Minder günstig stellen sich die Aussichten für den Güterverkehr von Westen nach Osten. Da fehlt es an Frachtstoffen. Der Schweiz und Westdeutschland wird die Arlbergbahn als Exportweg nach Triest oder Venedig nur insoweit conveniren, als sie sich dadurch günstigere Frachtbedingungen für ihre Orientsendungen über die näher gelegenen und auch sonst besser entsprechenden Häfen von Genua und Marseille erzwingen können. Von Frankreich nach Oesterreich dagegen sind Massentransporte keinesfalls zu erwarten.

In ihrer Bedeutung als Zufahrtsstrasse zum Brennerübergang und zugleich als Schlussstück in der Verbindung des Bodensees mit dem Adriatischen Meere wird die Arlbergbahn im Allgemeinen überschätzt, obschon von Deutscher Seite nur gewünscht werden kann, dass sie auch nach dieser Richtung von Bedeutung werde. Indessen ist da nicht viel zu hoffen. Selbst wenn durch weitgehende tarifpolitische Zugeständnisse für den Verkehr zwischen Westdeutschland und Ostitalien mit dem Adriatischen Meere in dem Arlberg-Brenner-Uebergange eine vortheilhafte Concurrenz gegenüber der Gotthardbahn geschaffen werden würde, was im Hinblick auf die ungünstigen Zufahrtsstrassen namentlich für Triest und Venedig neue Opfer erfordert, selbst dann wäre auf grossen und andauernden Erfolg noch nicht zu rechnen, da sich mit dem Handel auch der Verkehr von der Ostseite Italiens und dem Adriatischen Meere immer mehr auf die Westseite und Genua hinübergezogen hat und dort in Zukunft seinen Schwerpunkt behalten dürfte. Das Po-Delta versandet und versumpft, Ankona ist unbedeutend, Brindisi wird als eine künstliche Schöpfung rasch verschwinden, wenn Salonichi aufsteigt, wogegen alle Städte und Häfen Westitaliens von Genua bis Messina sichtlich aufblühen. Aus diesem Grunde kann auch der Fernbahn jene Bedeutung, welche ihr früher beigemessen worden, im ganzen Umfange nicht mehr zugesprochen werden, wenngleich die Letztere unter erheblich günstigeren Bedingungen hätte angelegt und betrieben werden können, als die Arlbergbahn.

Von Deutscher Seite ist dem neuen, wenngleich concurrirenden Schienenwege des befreundeten Nachbarreiches Missgunst nicht entgegenzubringen. Für Oesterreich war die Erbauung der Arlbergbahn längst zu einer politischen Nothwendigkeit geworden. Auch wirthschaftspolitisch wurde es dazu gedrängt, da die Zeit eines engeren Zollanschlusses zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland noch nicht gekommen war. Auch lässt sich den Deutschen Südstaaten der Vorwurf einer den Verhältnissen nicht entsprechenden Verkehrspolitik, welche den Bau der Fernbahn und hiermit eine bessere, wenn nicht ausreichende Verbindung Oesterreichs mit Vorarlberg zu verhindern wusste, nicht ersparen. Nun ist mit der gegebenen Thatsache zu rechnen und dass damit gerechnet werden muss, hat seine Vortheile. Wird Bregenz wirklich zu einem grossen Umschlagsplatz, was bei der bedenklichen Unzulänglichkeit seines Hafens, bei dem Mangel an Lagerhäusern wie bei der Armuth und Unternehmungslosigkeit seiner Bewohner allerdings in nächster Zeit nicht zu erwarten ist, und bewirkt Oesterreich für seine Getreidetransporte nach Frankreich die Ableitung der Verkehrsrichtung von Lindau-Romanshorn auf das neue Traject Bregenz-Lindau, wodurch auch die Ueberschreitung einer Zollgrenze erspart wird, so verliert Deutschland diese Transporte nicht, so gewinnen die Badischen und Elsässischen Bahnen, was die Bayerischen einbüssen. Dazu dürfte der vermehrte Getreideverkehr, wie ihn die Arlbergbahn durch Heranziehung des Exportes auch der unteren Donauländer verheisst, für den Entgang der Schweizerischen Transporte einigermassen entschädigen. Vom Standpunkt der Bayerischen Bahnen betrachtet, ist nicht ausser Acht zu lassen, dass dieselben unter ungleich günstigeren Bedingungen betrieben werden, als die Arlbergbahn, durch deren Bau das Oesterreichische Budget schwer belastet worden ist. Oesterreich wird indessen auch beim Betriebe Opfer bringen müssen. Es ist wohl eine optimistische Berechnung, wenn für die nächsten Jahre eine Einnahme von 15 000 fl. pro Kilometer erwartet wird. Da die Bahn eine Länge von 136,6 km hat, so würde eine Einnahme von 15 000 fl. pro Kilometer einer Total-Bruttoeinnahme von rund 2 000 000 fl. entsprechen. Die Ausgaben werden veranschlagt auf circa 1 700 fl. pro Kilometer für die stationären und überdies 50 pCt. von den Einnahmen für die veränderlichen Posten, das wäre bei einem Eingang von 2 000 000 fl. und der oben erwähnten Länge der Bahn ein Gesammtbetrag von rund 1 200 000 fl. Es wäre demnach ein Reinertrag von circa 800 000 fl. oder ungefähr 2 pCt. der Anlagekosten zu erwarten.

Auf dem Bankett der Arlbergfeier haben die Vertreter der nächst betheiligten Deutschen Staaten das directe Eintreten Oesterreich-Ungarns in den Bodenseeverkehr mit rückhaltloser Freundlichkeit begrüsst. Der Vertreter Bayerns beglückwünschte Oesterreich-Ungarn zu dem Werke und sagte: „Möge dieser schöne Weg ein neues Band der Freundschaft sein, fest und unzerreissbar wie die Strasse selbst!“ Der Vertreter Württembergs begrüsste Oesterreichs Flagge auf dem Bodensee mit grosser Sympathie und fügte mit Wärme hinzu: „Es kann ja auch nicht anders sein. Was Oesterreich nützt und fördert, kann von den Deutschen nur mit Freude begrüsst werden; obwohl wir wissen, dass die neue Schienenstrasse nicht blos nach Deutschland führt, so wissen wir auch, dass ein verwandtschaftlicher Zug den Oesterreicher nur zum Deutschen führen wird.“ Der Vertreter Badens endlich sprach den Wunsch aus, dass die Arlbergbahn dazu beitragen möge, die guten Beziehungen aller Uferstaaten zu festigen. Es waren dies die Erwiederungen auf die entgegenkommenden Worte des Oesterreichischen Handelsministers, welche bereits mitgetheilt worden sind.*)

Inmitten des heftigen Parteigezänkes in Oesterreich konnte es nicht ausbleiben, dass auch die Arlbergbahn in parteipolitische Beleuchtung gestellt wurde. Da war es denn recht heiter, zu lesen, wie einige Organe in der Arlbergbahn eine Kräftigung des Deutsch-Oesterreichischen Bündnisses fanden, weil im Kriegsfalle die Oesterreichischen Heere fortan direct gegen Belfort vorrücken

*) Siehe No. 76 S. 981 d. Ztg.

könnten, während einige andere Organe in der Arlbergbahn eine Art von Revanchebahn und zwar die Brücke erblickten zur Wiedererneuerung des Bündnisses des Habsburger mit dem Hause Frankreich nach Wiedereinsetzung desselben in sein Erbe.

Eine Deutsche Expositur in Mailand.

Auf Veranlassung des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Berlin ist (wie wir bereits in No. 73 zufolge einer directen Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirection der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen mittheilen konnten) in Mailand in der Person des Herrn Trommer unter der amtlichen Benennung „Kaiserlich Deutscher Verkehrsinspector, Vertreter von Deutschen Reichs-, Staats- und Privatbahnen des Deutsch-Italienischen Verbandes" (Via Principe Amadeo 5) eine Expositur mit der Aufgabe eingerichtet worden, die Entwickelung des Güterverkehrs, namentlich in der Richtung aus Deutschland nach Italien zu beleben und zu fördern. Zur Erreichung dieses Zweckes wird der Deutsche Vertreter, wie es in der Tagespresse heisst, durch eingehendes Studium der Industrie und Fabrikation, der Handelsgesetzgebung und Usancen beider Länder, ferner der Creditverhältnisse und anderer für die Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Italien wichtiger Momente sich in den Stand setzen, die Italienischen Interessenten auf die Vorzüge und Bezugsquellen Deutscher Rohproducte und Fabrikate aufmerksam zu machen und denselben über die Tarife und Verkehrsbeziehungen mit Deutschland jede wünschenswerthe Auskunft zu ertheilen, sowie andererseits den Deutschen Industriellen bei der Anknüpfung von Verbindungen mit Italienischen Abnehmern, bei der Ausbreitung ihrer Kundschaft in Italien und bei der Sicherung und Verfolgung ihrer Ansprüche hilfreiche Hand zu leisten. Auch wird der Vertreter dem für den Eisenbahnverkehr höchst wichtigen Zollwesen stete Aufmerksamkeit widmen, bezüglichen Beschwerden auf den Grund geben und rigorosen Bestimmungen oder Handhabungen der Zolltarife Abhilfe zu schaffen suchen. Dagegen werden die Deutschen Eisenbahnverwaltungen den Verkehrsinspector Trommer über die Bedürfnisse des Deutsch-Italienischen Verkehrs auf dem Laufenden erhalten. Insbesondere wird der Vertreter sein Augenmerk zunächst darauf gerichtet halten, zu erforschen, welche Ursachen der zur Zeit noch langsamen Entwickelung des Verkehrs mit Italien zu Grunde liegen und mit welchen Mitteln ein breiteres und weiteres Vordringen Deutscher Producte in das Italienische Gebiet erzielt werden kann. Auch wird eine Ermittelung der Massnahmen nicht ausser Acht gelassen werden, welche geeignet erscheinen, den über den Seeweg oder Ausserdeutsche Eisenbahnlinien abgefertigten Verkehr aus Italien nach Deutschland und dahinter gelegenen Ländern oder umgekehrt für die Deutschen Eisenbahnlinien zu gewinnen. Der Italienischen Regierung, den diplomatischen Vertretern des Deutschen Reiches in Italien, sowie den Directionen der Italienischen Bahnen ist von der in der Person des Verkehrsinspectors Trommer geschaffenen Deutschen Vertretung Kenntniss gegeben, und zwar den letzteren mit dem Ansuchen, die Stellung und Aufgabe des Vertreters den Handelskreisen Italiens in geeigneter Weise bekannt zu machen. Ebenso wird seitens des Vertreters in den Italienischen Blättern in Correspondenzartikeln auf die Einrichtung und Wirksamkeit der Deutschen Agentur hingewiesen werden. Ingleichen wird der Vertreter zur Erreichung der ihm gestellten Aufgaben nicht nur mit den Italienischen Eisenbahndirectionen und Behörden, sondern auch mit den dortigen Handelskammern und Syndicaten, sowie mit einzelnen bedeutenden Industriellen persönliche Fühlung nehmen und zu unterhalten suchen.

Es erfüllt mich mit Freude und Genugthuung, dass so rasch verwirklicht worden ist, was ich im zweiten Bande meines Orientwerkes mir vorzuschlagen erlaubte (abgedruckt in No. 47 Jahrgang 1884 dieser Zeitung unter dem Titel: „Internationale Péageverträge"). Allerdings gingen meine Vorschläge weiter und hatten den Abschluss eines internationalen Péagevertrages für die Strecke Kufstein-Ala im Auge und sozusagen nur als vorbereitendes Stadium die Errichtung einer Expositur in Ala. Zum Sitz derselben erscheint Mailand als im Mittelpunkt des wirthschaftlichen Italiens von vornherein geeigneter, wenn von dort aus auch der Brennerbahn die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet wird.

Erwünscht wäre es, wenn der Deutsche Verkehrsinspector in Mailand angewiesen werden würde, über seine Thätigkeit periodische Berichte zu erstatten, und wenn diese Berichte der Oeffentlichkeit übergeben werden würden. Hierdurch würden die Aufgaben des Verkehrsinspectors erleichtert, die Bestrebungen desselben wesentlich gefördert werden. Wie derselbe seine Thätigkeit beginnt, geht aus einem Schreiben hervor, welches er unterm 18. September cr. an den Vorstand des Vereins der Eisenindustriellen gerichtet hat und worin es heisst: „Sie würden mich in hohem Grade durch sehr gefällige Mittheilung derjenigen Firmen verpflichten, welche nach oder über Italien exportiren, wobei Angabe der Exportspecialitäten als eine sehr erwünschte Vervollständigung erbeten wird. Sollte gedrucktes Material über die angefragten Punkte vorhanden und verfügbar sein, würde dessen Uebersendung wie jeder Commentar hierzu über Export und Export-Bestrebungen und -Hindernisse mit besonderem Danke entgegengenommen werden." Paul Dehn.

Notizen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien:

1. Die der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen unterstellte — am 16. Juli cr. eröffnete — 91,8 km lange Strecke Budapest-Kelenföld-Ujszöny mit den für den Personen- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Budaörs (5,8 km ab Budapest-Kelenföld), Bia-Torbágy (18,1 km), Herczeghalom (25,3 km), Bicske (35,6 km), Száár (48,1 km), Bánhida (61,3 km), Tata-Tóváros (71,7 km), Almás-Füzitö (80,3 km) und Komárom-Ujszöny (91,8 km), sowie mit den zur Aufnahme von Personen und Gepäck eingerichteten Haltestellen Törsk-Bálint, Felsö Galla und O. Szöny. Gleichzeitig ist am Tage der Eröffnung der vorbenannten Strecke die Linie Ujszöny-Bruck der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in den Besitz und Betrieb der Ungarischen Staatsbahn übergegangen.

Die Vertretung der Linie Ujszöny-Bruck im Vereine geht von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft auf die Ungarische Staatsbahn über.

2. Die der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen unterstellte (am 1. October cr. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnete) 2,41 km lange Theilstrecke Altstadt Weida-Bahnhof Weida der Mehltheuer-Weidaer Secundärbahn.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden

No. 5408 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Vertretung der Altdamm-Colberger, Stargard-Cüstriner und Wismar-Rostocker Eisenbahnen im Vereine (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 5435 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 5466 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Neuauflage der die Maximal-Ladeprofile der Vereinsbahnen in Buntdruck darstellenden Karte nebst zugehörigem Verzeichniss (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 5501 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Sprengstoffen nach Deutschland (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Bahneröffnungen und Betriebseinnahmen im August 1884.

Im Monat August 1884 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 1. August die 64,6 km lange Abzweigung Oswiecim-Podgorze und am 20. August die 114,87 km lange Theilstrecke Grybów-Zagórz der Galizischen Transversalbahn.

Am 20. August die 16 km lange Vicinalbahn Topolcsány-Bélicz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und am 25. August die derselben Gesellschaft gehörende 3 km lange Verbindungscurve zwischen der Station Götzendorf der Schwechat-Mannersdorfer Localbahn und der gleichnamigen Station der Strecke Wien-Bruck a/L., und zwar für den Personenverkehr.

Im Monat August 1884 wurden nach dem „Oesterr. Centr.-Bl." auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 6 785 629 Personen und 5 312 382 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 21 704 413 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 1 031 fl. — Im gleichen Monat 1883 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 5 661 760 Personen und 5 355 287 t Güter — 23 013 402 fl. oder pro Kilometer 1 146 fl.; daher resultirt für den Monat August 1884 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 10 pCt.

Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende August 1884 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 153 105 550 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 156 854 878 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die achtmonatliche Betriebsperiode a. c. 20 636 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 815,5 km betrug, so stellt sich die Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Periode 1884 auf 7 419 fl. gegen 7 916 fl. im Jahre 1883, d. i. um 497 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1884 auf 11 129 fl. gegen 11 874 fl. pro 1883, d. i. um 745 fl., oder in beiden Fällen um 6,3 pCt. ungünstiger.

Auszeichnungen aus Anlass der Eröffnung der Arlbergbahn.

Anlässlich der Vollendung des Baues erhielten: der Oberinspector der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen, Regierungsrath Franz Schulz, den Orden der Eisernen Krone dritter Classe; der Leiter der K. K. Direction für Staatseisenbahnbauten, General-Directionsrath Johann Poschacher, den Adelsstand; der Vorstand der Eisenbahn-Bauleitung in Bludenz, Inspector Franz Doppler, den Titel und Charakter eines Ober-Baurathes; der Ministerialsecretär im Handelsministerium, Dr. Josef Ritter v. Küchler, die Inspectoren der Direction für Staatseisenbahnbauten Ludwig Huss und Friedrich Setz, der Rechnungsrath dieser Direction Caspar Forster und die Inspectoren der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen Franz Heindl und Gustav Wächter das Ritterkreuz des Franz-Josef-Ordens; ausserdem erhielten sechszehn beim Bau beschäftigt gewesene technische Beamte das goldene Verdienstkreuz.

Personalnachrichten.

Der Kaiser hat dem Verkehrsdirector der priv. Südbahn-Gesellschaft, Heinrich Pfeiffer, als Ritter des Ordens der Eisernen Krone dritter Classe in Gemässheit der Ordensstatuten den Ritterstand mit dem Prädicate „Wellheim“ verliehen.

Dem Centralinspector der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaiserlichem Rathe Gustav Kutilek, wurde der Titel eines K. K. Regierungsrathes verliehen.

Die neue Dienstpragmatik für das Personal der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die „Beamtenzeitung“, das Organ des Tausende umfassenden Oesterr.-Ungar. Beamtenvereins, vergleicht diese Dienstpragmatik mit der ihr zur Grundlage dienenden früheren Pragmatik für das Personal der westlichen Staatsbahnen. Die Abänderungen sind geringer oder unwesentlicher Natur. Im Ganzen bekundet diese Arbeit das Streben nach einer grösseren Fürsorge für das Wohl der Bediensteten und die Behebung diesfalls obwaltender Zweifel; wir können nur theilweise den Ausstellungen dieser Zeitung beipflichten. Die Anordnung, dass die Untergebenen fest und wohlwollend behandelt werden, scheint uns entsprechender, als die frühere, dass diese Behandlung anständig sein soll; dies ist von jedem Gebildeten selbstverständlich zu erwarten und durfte ohne eine gewisse Beleidigung nicht anbefohlen werden. Der Revers Neuaufgenommener, als Entgelt für ihre Einschulung mehrere Jahre mit Aufgebung des Kündigungsrechtes gegen ein bestimmtes Pönale zu dienen, bildet jetzt die Ausnahme, früher die Regel. Sehr human ist die Bestimmung, dass der erkrankte Bedienstete ein halbes Jahr den ganzen und die weiteren 6 Monate den halben Gehalt, in berücksichtigungswerthen Fällen durch je ein Jahr den ganzen, dann den halben Gehalt beziehe. Wünschenswerth wäre es, dass für Arbeiten ausser den Bureaustunden ein gewisses Emolument bestimmt wäre. Der Hervorhebung des leichtfertigen Schuldenmachens als eines Entlassungsgrundes ist vollkommen beizupflichten.

Die Staatsgarantie.

Die Garantie-Abrechnungscommission des Handelsministeriums publicirt das Ergebniss der Abrechnungen für das Jahr 1882. Hiernach wurde den garantirten Eisenbahnen im Jahre 1882 ein Zuschuss von 13 800 915 fl. gewährt, und zwar 13,39 Millionen Gulden in Silber und 403 163 fl. in Noten. Die gesammte Forderung des Staates für Garantiezuschüsse belief sich Ende 1882 auf 196,01 fl. Capital. An dieser Summe participiren noch sämmtliche seither verstaatlichte Bahnen, mit Ausnahme der Elisabethbahn, deren Garantieschuld abgeschrieben wurde. Diese Ziffern haben inzwischen eine wesentliche Aenderung erfahren. Zunächst kamen die Garantiezuschüsse für das Jahr 1883 hinzu; dieselben beliefen sich auf 13 581 252 fl. Die gesammte Forderung — ohne Zinsen — war also bis Ende 1883 auf 209,58 Millionen Gulden gestiegen. Hiervon sind die Rückzahlungen von 229 639 Gulden, welche die Kaschau-Oderberger Bahn und die Brünn-Rossitzer Bahn leisteten, in Abzug zu bringen, so dass die Garantieschuld der Bahnen, beziehungsweise die Forderung des Staates 209,36 Millionen Gulden betrug. Die 4 pCt. Zinsen, welche bis Ende 1884 aufgelaufen waren, beziffern sich mit 56,36 Millionen Gulden. Die Forderung an Capital und Zinsen betrug daher Ende 1883 rund 266,5 Millionen Gulden. In Folge der Verstaatlichung der Franz-Josefbahn, der Rudolfbahn und der Vorarlberger Bahn sind aber die Garantieschulden dieser Bahnen abzuschreiben. Es werden gelöscht

	Capital	Zinsen	Zusammen
	Millionen Gulden		
bei der Franz-Josefbahn . . .	21,043	6,214	27,257
„ „ Rudolfbahn	72,775	17,837	90,612
„ „ Vorarlbergbahn . . .	8,951	2,055	11,006
Zusammen	102,769	26,106	128,875

Die mit Ende 1883 ausgewiesenen Garantieforderungen des Staates reduciren sich hiernach von 266,5 auf 137,7 Millionen Gulden.

Die Eisenbahnverstaatlichung in Ungarn.

Ueber die Verstaatlichungsaction der Ungarischen Regierung wird der „N. Fr. Presse“ aus Pest geschrieben: Der Ungarische Communicationsminister hat in der Erwartung, dass der Reichstag den Vertrag bezüglich der Verstaatlichung der Alföldbahn unverändert und ohne Verzug genehmigen werde, angeordnet, dass die Bahn am 1. December in Staatsbetrieb übernommen werde. Mit der Verstaatlichung der Alföldbahn wird das Netz der Ungarischen Staatsbahnen vollständig arrondirt sein und einen Umfang von mehr als 4 000 km erreicht haben. Eine weitere Vergrösserung des Staatsbahnnetzes erscheint derzeit nicht wünschenswerth. Es ist übrigens, von der Ungarischen Nordostbahn abgesehen, keine garantirte, ausschliesslich Ungarische Bahn mehr vorhanden, auf welche das sogenannte Sequestrationsgesetz Anwendung finden könnte. Die Verstaatlichung der letztgenannten Bahn erscheint aber in ihrer heutigen Situation bis zum Ausbaue der Linie Munkacs-Beskid vom verkehrspolitischen Gesichtspunkte aus nicht nöthig, und da aus bekannten Gründen auch an die Verstaatlichung der drei gemeinsamen garantirten Bahnen, der Kaschau-Oderberger, der Ungarisch-Galizischen und der Ungarischen Westbahn, derzeit nicht gedacht wird, so erscheint mit der Uebernahme der Alföldbahn in den Staatsbetrieb die Aera der Verstaatlichung, sowie des staatlichen Eisenbahnbaues in Ungarn auf Jahre hinaus abgeschlossen, zumal nunmehr alle verfügbaren Verkehrswege zur Disposition des Staatsbetriebes gestellt sind.

Die Staatsbahnen und die Steuerzuschläge.

Dem Niederösterreichischen Landtage wurde ein Bericht des Landesausschusses über die anzustrebende Regelung der Landes- und Gemeinde-Abgaben vom Staatsbahnbetriebe vorgelegt. Der Bericht zählt die in die letzten Jahre fallenden Verstaatlichungen auf, erwähnt den früher für die Besteuerung der verstaatlichten Eisenbahnen geltenden Modus und bemerkt, dass die autonomen Körperschaften die Besorgniss hegen, „dass der Staat bei den von ihm übernommenen Bahnen in Hinkunft auf die ihm gebührenden Steuern verzichten beziehungsweise die Berechnung und Vorschreibung der Steuern ganz auflassen und damit die Basis für die Landes-, Bezirks- und Communal-Umlagen entfernen könnte, wodurch ein empfindlicher Ausfall an Umlagen entstehen müsste und sich die Nothwendigkeit ergäbe, das Percent der Umlage nicht unwesentlich zu erhöhen“. Der Bericht verweist sodann auf die in Wien abgehaltene Conferenz von Delegirten der diesfalls betroffenen Länder und Gemeinden, reproducirt die von derselben gefassten bekannten Beschlüsse und gipfelt endlich nach der Bemerkung, dass der Landesausschuss diesen Beschlüssen vollkommen zustimme, in dem Antrage, es sei eine Petition an beide Häuser des Reichsrathes und eine Resolution an die Regierung zu richten um Erlassung eines Gesetzes, wonach eine Regelung der Landes- und Gemeinde-Abgaben vom Staatsbahnbetriebe im Sinne der von der Delegirten-Conferenz gefassten Beschlüsse vorgenommen werde.

Die Eisenbahnanschlüsse der Türkei.

Die Eisenbahn von Belgrad nach Nisch ist nunmehr bereits, wie die „N. Fr. Pr.“ meldet, im Betriebe, der Bau der Fortsetzungen nach Vranja und Pirot erscheint ausser Frage gestellt, bezüglich der Sicherstellung der Bulgarischen und der Türkischen Eisenbahnanschlüsse ist aber die Entscheidung noch immer nicht gefällt. In Betreff der letzteren wird aus Constantinopel gemeldet: „Am 15. October muss, den Bestimmungen der Conférence à quatre zufolge, die Türkei den Ausbau der Eisenbahnanschlüsse sichergestellt und alle diesfalls erforderlichen Vereinbarungen mit der Serbischen und Bulgarischen Regierung getroffen haben. Gleichwohl hat die Pforte über die ihr am 2. v. M. Seitens der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen übergebene Antwort auf die Gegen-Propositionen der Türkischen Regierung bis jetzt nicht nur keinen Beschluss gefasst, sondern dieselben noch nicht einmal in Erwägung gezogen. Das betreffende, allerdings voluminöse Schriftstück liegt noch im Uebersetzungs-Bureau und wird erst in einigen Tagen der Pforte von dort zugehen. Die wesentlichen Differenzpunkte, die heute zwischen der Türkischen Regierung und der Betriebsgesellschaft bestehen, beziehen sich zunächst auf den Theilungsmodus der Einnahmen zwischen Regierung und Gesellschaft. Doch glaubt man nicht, dass dieser Punkt ernstliche Schwierigkeiten bereiten dürfte. In Bezug auf die Austragung der gegenseitigen Reclamationen ist man beiderseits darüber einig, dass dieselbe entweder im Wege der gütlichen Verständigung oder durch ein Schiedsgericht erfolgen solle. Der schwierigste Punkt ist die Forderung der Pforte, dass die Eisenbahngesellschaft sofort nach Unterzeichnung der neuen Convention den Charakter einer Türkischen Gesellschaft annehme, während die Betriebsgesellschaft daran festhält, dass dies erst nach Austragung der Reclamationen pro praeterito geschehen solle. Von geringerer Bedeutung sind die Differenzen über den Bau und die Geldbeschaffung für die Anschlusslinien; so widersetzt sich die Betriebsgesellschaft der Forderung der Pforte, dass die Zollfreiheit für das aus dem Auslande eingeführte Bau- und Betriebs-

material aufgehoben werde; ebenso beharrt sie auf einer Concessionsdauer von 41 statt 38 Jahren, wie die Pforte wünscht; ferner will die Gesellschaft die freie Beförderung der Post nicht zugestehen, und bei Truppentransporten, für welche jetzt die Hälfte des Fahrpreises gezahlt wird, die von der Pforte begehrte Beförderung um ein Viertel des Fahrpreises nur im Kriegsfalle einräumen. Trotz alledem giebt man sich in unterrichteten Kreisen der Hoffnung hin, dass bis Ende dieses Monats eine Verständigung zwischen der Pforte und der Betriebsgesellschaft zu Stande kommen werde. Die Pläne für die neuen Linien, zu deren Ueberreichung die Gesellschaft nach Unterzeichnung der Convention eine Frist von drei Monaten hätte, sind schon jetzt beinahe vollendet, weil die Ingenieure der Gesellschaft an denselben bereits seit Monaten gearbeitet haben".

Die Tauernbahn.

Im Salzburger Landtage wurde folgender Antrag in Betreff der Tauernbahn gestellt: „1. In Erwägung, dass die Tauernbahnbau-Frage durch die gegenwärtig statthabende Tracirung im Gasteinerthale in ein vorgerücktes Stadium getreten ist; 2. in weiterer Erwägung, dass durch die eventuelle Führung der Trace durch das Gasteinerthal jede Hoffnung auf Berührung des Lungaues schwinden muss; 3. in fernerer Erwägung, dass die Berührung des Lungaues durch die Tauernbahn eine längst constatirte Lebensfrage bildet, stellen die Gefertigten den Antrag: Ein hoher Landtag wolle beschliessen: 1. Der Landesausschuss werde beauftragt, massgebendenorts kräftigst dahin zu wirken, dass die Tauernbahn über Radstadt und Mauterndorf nach Lungau geführt werde und 2. dieser Antrag werde dem Verwaltungsausschuss zur Berathung und weiteren Antragstellung zugewiesen".

Galizische Tarifwünsche.

Man schreibt dem „Tagblatt" aus Lemberg: Anlässlich des hier abgehaltenen internationalen Getreidemarktes haben sich die hier anwesenden Producenten und Getreidehändler versammelt, um über die Beseitigung der Hindernisse, die der Entwickelung des Getreidehandels im Wege stehen, zu berathen. Es wurde beschlossen, an den Landtag, an die Statthalterei, an die Handelskammern, sowie an das Ministerium eine Eingabe zu richten, in welcher folgende Wünsche ausgesprochen werden: 1. Zum Zwecke der Hebung des im Niedergange befindlichen Ackerbaues, Handels und der Landesindustrie mögen auf den Galizischen Eisenbahnen, besonders aber auf der Carl-Ludwigbahn für den Getreide- und Rohproducten-Transport Tarife eingeführt werden, welche den Tarifen gleich wären, nach welchen die genannten Producte aus dem Auslande, besonders aber aus Russland über Galizien berechnet werden. 2. Es mögen mit besonderer Berücksichtigung des Galizischen Getreide- und Rohproductions-Exportes die Tarife auf den Staats- und Privatbahnen in Galizien mit den Tarifen der Ungarischen Staatsbahnen gleichgestellt werden. 3. Es mögen auf der Jaroslau-Sokaler Eisenbahn dieselben Tarife, wie sie auf der Carl-Ludwigbahn bestehen, eingeführt werden. 4. Die Station Jaroslau möge in die Reihe der Hauptstationen mit einem unmittelbaren Transporttarife aufgenommen werden.

Concessionirung der Localbahn Asch-Rossbach.

Die Concession für die Localbahn Asch-Rossbach wurde dem Bauunternehmer Wilhelm Rizek in Wien ertheilt. Die Trace dieser circa 15 km langen, mit blossem Tagverkehre projectirten Bahn soll nächst der Station Asch der Königlich Bayerischen Staatsbahn beginnen, unter Einhaltung einer vorwiegend nördlichen Richtung an der Westseite der Stadt Asch, für welche eine Station nächst der Asch-Selber-Strasse angelegt wird, gelangen, hierauf nach Uebersetzung der Asch-Hofer Aerarialstrasse südlich des Ortes Schönbach, dann westlich an den sogenannten „Soldatenhäusern" vorüber führen, die Orte Steinpöbl, Elfhausen, Neuenstrich und Lindenau berühren und mit der südlich vom Orte Rossbach an der Asch-Rossbacher Strasse gelegenen Station enden. Die projectirte Localbahn soll für eine Maximalgeschwindigkeit von 25 km pro Stunde hergestellt werden. Die Maximalsteigung ist mit 22,5 pro Mille, der Minimal-Curvenhalbmesser in der currenten Bahn mit 180 m angenommen. An der Finanzirung dieser Localbahn hat sich der Staat durch Uebernahme von Stammactien im Betrage von 280 000 fl. betheiligt. Das gesammte Anlagecapital darf 620 000 fl. nicht übersteigen, und ist die Ausgabe von 200 000 fl. in Prioritäten gesetzlich gestattet.

Sanitäre Massregeln.

Auf Anordnung des Ministeriums des Innern wird die ärztliche Revision der über die westlichen und südwestlichen Grenzstationen übertretenden Reisenden und ihres Gepäckes regelmässig durchgeführt. Den revidirenden Aerzten wurden neue Instructionen ertheilt: 1. Bei Ankunft eines jeden internationalen Zuges sind die Sanitätsrapporte des Zugbegleitungs-Personales entgegen zu nehmen und Reisende, bei denen choleraartige Symptome wahrgenommen wurden, zu isoliren. Im Falle der zuzulassenden Weiterbeförderung choleraverdächtiger Reisender ist die Behörde der Ankunftsstation telegraphisch zu verständigen. 2. Nach jeder Expedition eines internationalen Zuges ist ein Rapport an die betreffende Landesbehörde zu richten, welchen der Aufsichtsarzt mitzufertigen verpflichtet ist. 3. Bei Vorkommnissen von grösserer Tragweite ist auf dem kürzesten Wege dem Ministerium des Innern und auch jenen politischen Behörden, denen die Wahrnehmung von sanitären und öffentlichen Rücksichten wichtig ist, Bericht zu erstatten.

Das Generalsecretariat der Nordbahn.

Daselbst hat sich ein Wechsel vollzogen. Nachdem die Direction der Nordbahn nach längerem Widerstreben dem dringenden und wiederholten Enthebungsgesuche des vor Jahres frist schwer erkrankten bisherigen verdienstvollen Generalsecretärs der Gesellschaft, Herrn Hofrath Jakob Ritter von Jacobi Folge gegeben hat, ist Herr Regierungsrath Richard Jeitteles zum Generalsecretär der Nordbahn ernannt worden. Herr Regierungsrath Jeitteles, Generalinspector der K. K. Generalinspection für Oesterreichische Eisenbahnen, welcher den Ruf eines bedeutenden Fachmannes geniesst, hat alle wichtigen Eisenbahnangelegenheiten der jüngsten Epoche (mit Ausschluss jener der Nordbahn) in den parlamentarischen Comités Namens der Regierung in ausgezeichneter Weise vertreten. Der Uebertritt des Herrn Regierungsrath Jeitteles erfolgt schon demnächst und selbstverständlich mit Einwilligung des Handelsministers. Indess hat die Nordbahndirection dem abtretenden Generalsecretär in einem äusserst schmeichelhaften Schreiben ihre Anerkennung für die langjährigen und erspriesslichen Dienste, welche er dem grossen Unternehmen geleistet, ausgedrückt. Herr Hofrath von Jacobi ist der älteste active Beamte der Nordbahn, denn er gehört der Gesellschaft volle 47 Jahre an, also fast seit ihrem Bestande, und figurirte als Generalsecretär 17 Jahre.

Eisenbahn-Jahrbuch.

Soeben ist der erste Band des vom Regierungsrath Ignaz Konta herausgegebenen Eisenbahn-Jahrbuches erschienen. Derselbe schildert nach dem Muster der früheren Bände zuerst die Entwicklung, welche das Eisenbahnwesen der beiden Reichshälften während des letzten Jahres nahm, in allgemeinen Zügen und reiht an dieses Resumé die Details von 25 Bahnen. Der Autor verfolgt mit grosser Aufmerksamkeit und Gewissenhaftigkeit alle Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und bietet ein Handbuch, welches alle Sammelwerke ähnlicher Art weit übertrifft. Auch der neueste Band verzeichnet alles wissenswerthe mit einer bis in die Details beobachteten historischen Treue. Wir kommen auf die Publication noch zurück.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Auf dem Eisenbahnmarkte herrschte in der verflossenen Woche eine freundlichere Stimmung, welche sich zumeist bei Nordbahn (2392) äusserte. Auch bei den übrigen Bahnpapieren sind fast durchgehends Avancen zu verzeichnen. In Folge des günstigen Ausweises stiegen Staatsbahn auf 304, Oesterr. Nordwest auf 176,75 und Elbethal auf 182,50; Carl-Ludwig war wegen des nun gesicherten Zustandekommens eines Cartells mit der Galizischen Transversalbahn begehrt (wir kommen demnächst darauf zurück); Südbahn (304) blieb stationär.

Eine Eisenbahn durch die Pyrenäen.*)

Bereits seit längerer Zeit werden zwei Projecte zur Durchbrechung der 500 km langen, Spanien und Frankreich trennenden Gebirgsmauer angestrebt, welche den Verkehr geradezu abschneidet; letzterer wird bekanntlich gegenwärtig nur an den beiden Endpunkten derselben durch die keineswegs rentabeln Eisenbahnlinien Irun-St. Sebastian und Perpignan-Barcelona vermittelt, ist aber in der Hauptsache immer noch auf den Seeweg angewiesen. Jede dieser beiden durch die Centralkette der Pyrenäen beabsichtigten Eisenbahnlinien hat ihr besonderes Interesse für je eines der beiden betheiligten Nachbarländer.

Einem ausführlichen Bericht im „Monitore delle strade ferrate" entnehmen wir folgende Skizze der Geschichte dieser internationalen Eisenbahnprojecte und den gegenwärtigen Stand der Angelegenheit.

Nachdem bereits längst von den beiderseitigen Regierungen die mangelhafte Verbindung der beiden Nachbarländer anerkannt war, welche auf jeder Seite der Pyrenäen eine 150 km breite Eisenbahnlücke fast ohne jede schnelle und directe Communication belässt, sandte die Spanische Regierung in 1864 eine Commission von Ingenieuren nach der Französischen Grenze im mittleren Theil des Gebirges behufs Durchforschung desselben für die spätere Anlegung einer Eisenbahn, sowie behufs Feststellung der Möglichkeiten zu einem gemeinsamen Vorgehen beider Staaten in dieser Beziehung. Nachdem im folgenden Jahre der Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich seine grosse Zustimmung erklärt hatte, nahm das grosse Werk der Untersuchung der Central-Pyrenäen seinen Fortgang mittelst einer Reihe von internationalen technischen Conferenzen, die bis Sommer 1880 dauerten.

---

*) Siehe No. 47 S. 620 Spanische Eisenbahnen, und No. 67 S. 876/77 Neue Alpenbahnprojecte. Die Red.

Nach verschiedenen Versuchen und Berechnungen über die muthmassliche Rentabilität der betreffenden Linien kam man zu dem Ergebniss, dass sich während der ersten Jahre des Betriebes kein höherer Ertrag würde voraussetzen lassen, als 28 000 Frcs. pro Kilometer, und Letzteres auch nur dann, falls die beabsichtigte Bahn einem der in den Pyrenäen nicht häufigen, an Naturproducten und Industrie reichen Querthäler (wie zum Beispiel das Noguera-Pallaresa-Thal) im Laufe folge. Es ist hierbei gleich zu erwähnen, dass für die von den Spanischen Ingenieuren in Vorschlag gebrachte Route Huesca-Canfranc-Oloron in dem bezüglichen Bericht die anfängliche Einnahme auf nur etwa 15 000 Francs pro Kilometer veranschlagt wurde.

Nachdem man hinsichtlich der Natur des Gebirges berücksichtigt hatte, dass bei 1 100 m Meereshöhe auf der Französischen und 1 200 m auf der Spanischen Seite die Bahn nicht mehr unter freiem Himmel geführt werden dürfe, ohne den regelmässigen Gang der Züge vielfach gestört zu sehen, blieben noch 14 Wege übrig. Nach gemeinsamem Uebereinkommen wurden demnächst alle diejenigen Linien ausgeschlossen, welche nicht ganz bedeutend geringere Durchbohrungen erforderten, als von 10 km Länge, indem man nicht glaubte, eine Durchbohrung der Pyrenäen mit annähernd gleichem Kostenaufwand ermöglichen zu können, wie in den Alpen beim Mont Cenis, dem St. Gotthard und neuerdings dem Arlberg. Daher fielen zehn Projectentwürfe fort, welche zu grosse Tunnels erfordert hätten und von denen übrigens drei auf Französischer Seite, eines auf dem Gebiet der Republik Andorra sich inzwischen als undurchführbar herausstellten. Somit blieben vier Entwürfe übrig; nachdem hiervon ausserdem das Project Alduides-Pamplona (mit einem Tunnel von 5,3 km) zurückgestellt worden war, einmal weil es zu nahe an der vorhandenen Verbindung der Nordspanischen Bahnen lief, und ferner, weil die dadurch erzielte Abkürzung der Entfernung Paris-Madrid sich nur auf etwa 19 km gestellt hätte, hatte die Commission sich nur noch mit drei Projecten eingehender zu beschäftigen. Dies waren:

1. Vom Becken der Garonne nach Lerida längs des Salat- resp. Noguera-Thales, als geradeste Verbindung zwischen Paris und Cartagena, und mit einem Tunnel von 6,559 km.
2. Auf der Linie Paris-Madrid entweder
   a) von Oloron durch das Gebirge bei Somport (8,5 km Tunnellänge) nach Canfranc-Huesca;
   b) von Mauléon nach Roncal, mittels eines Tunnels von 5,3 km durch den Urdaytè-Berg.

Die Linie von Lerida in das Thal der Garonne hat ein ganz specifisch ausgesprochenes Interesse für Frankreich, indem sie die möglichst gerade Verbindung Paris-Algier bildet, der Hafen von Cartagena nur 6—7 Stunden von der Afrikanischen Nordküste entfernt und der zu passirende Meerestheil fast immer ruhig ist. Der gegenwärtig gebotene Transit Paris-Cartagena via Bordeaux-Bayonne-Spanische Nordbahn-Madrid-Chinchilla-Cartagena umfasst eine Eisenbahnstrecke von 1 991 km; die Erbauung ebengedachter Linie würde die Benutzung der bereits vorhandenen Französischen Strecken Limoges-Cahors-Montauban-Toulouse-St. Girons (zusammen 809 km ab Paris) gestatten und in Spanien den Bau der Linie Lerida-Tortosa durch das Segre- und Ebro-Thal sichern. Die weiteren Entfernungen St. Girons-Tunnel (36 km) Tunnellänge rund 7 km, Tunnel-Lerida (162 km), Lerida-Tortosa-La Encina direct nach Cartagena ergeben eine Gesammtentfernung Paris-Cartagena von 1 625 km oder von gegenwärtig 334 km Abkürzung, welche durch den höchst wahrscheinlichen Bau der Verbindung Novelda-Cartagena um weitere 33 km zu vergrössern wäre. Andererseits betrachtet: veranschlagt man Paris-Cartagena auf 1 592 km, während die Entfernung Paris-Marseille 863 km beträgt, so bleiben 729 km Differenz; der Rest einer Reise nach Algier (incl. dieser Differenz), welcher gegenwärtig durch eine langwierige und kostspielige, auch minder angenehme Seereise ab Marseille oder Cette bewirkt wird, würde späterhin durch Landreise bis Cartagena und 6—7stündige Schifffahrt bis Oran stattfinden, selbstredend zum Vortheil der letztgedachten Linie in Bezug auf Annehmlichkeit, Zeit und Geld.

Die technische Conferenz erkannte diese Begründungen Seitens der Franzosen an, kam aber auch zu dem Schluss, dass ein und derselbe Pyrenäenübergang, selbst im Centrum des Gebirges gelegen, nicht den Französischen und Spanischen Wünschen g l e i c h z e i t i g genügen könne; Spaniens Absicht läuft aber unentwegt auf die directe Verbindung Madrid-Paris hinaus, gleichzeitig den Hauptwerth auf die Verkehrsbeziehungen der beiden Gebirgsabhänge legend, nicht allein auf einen internationalen Transit. Diese Erwägungen führten dazu, die Lösung der Frage durch das unumgänglich nöthige Feststellen einer zweiten Verbindungslinie anzustreben, so dass im Centrum der Pyrenäen östlich und westlich von deren Mitte je ein Uebergang als festes Project in Vorschlag gebracht wurde: der östliche war der bereits skizzirte, der andere, in seinen Endstrecken Paris-St. Martin resp. Baïdes-Madrid feststehend, liess, wie oben angedeutet, zwei Variationen zu. Die erste, die von den officiellen Technikern zuerst festgestellte Canfranc-Linie, von Huesca ausgehend, berührt Ayerba, folgt dem Gallego-Thal, überschreitet den Orantè-Berg unter freiem Himmel, tritt in das Thal des Rio Aragon (oder von Canfranc) ein und überschreitet die Grenze bei Somport mittels eines 8,5 km langen Tunnels, in welchen die Bahn auf Spanischer Seite in einer Meereshöhe von 1 262 m eintritt und den sie auf Französischem Boden in 1 064 m Höhe verlässt. Gegen diesen Tract sind mehrere Bedenken erhoben worden, hauptsächlich: „Der Tunnel sei übermässig gross, und es sei mit einem solchen von etwa der halben Länge auszukommen; ferner müsse er zur Stützung ausgemauert werden, was hinsichtlich der Dauer wie des Kostenpunktes eine heikle Sache sei; die Zufuhrrampe auf der Französischen Seite träfe leider auf die grössten Schwierigkeiten für den Bau einer Eisenbahn, auch erfordere sie trotz bedeutender Steigungen eine Länge von 23 km bis zur Tunnelöffnung; auch auf Spanischer Seite seien zahlreiche Rampen mit Curven von 150 m Radius und 50 m Tangente erforderlich; da ferner die von der Bahn zu durchschneidenden Grenzbezirke die am geringsten bevölkerten seien, würde der Binnenverkehr vorerst nur ein sehr unbedeutender sein, während auf einen Transit wegen der nur geringen Abkürzung gegen die practicableren Linien wohl fast gar nicht zu rechnen sei; schliesslich aber müsse das Project einen zu unverhältnissmässigen Theil der gesetzlich normirten Subvention (Gesetz vom 2. Juli 1870) vorweg nehmen und Frankreich einen sehr beträchtlichen Kostenzuschuss auferlegen, ohne Garantie dafür, den gestellten Hauptanforderungen Genüge leisten zu können."

Das andere neuere Gegenproject (Roncal-Linie) ist privater Thätigkeit zuzuschreiben insofern, als die der Commission überlieferten Daten durch die amtlichen Untersuchungen bestätigt worden sind. In Frankreich bei St. Martin d'Anteville ausgehend, verfolgt die Bahn fast die ganze Strasse von Mauléon, steigt im Saisonthale bis Ste. Engrace und überschreitet die Grenze unter dem Urdaytèberg in der mässigen Meereshöhe von 890 m mittelst eines durch festen Kalkstein zu bohrenden Tunnels von 4,2 km Länge. Am Ausgange des Tunnels auf Spanischer Seite soll die internationale Station zu stehen kommen, von welcher aus absteigend die Bahn längs des Roncalthales und an dessen Ende bei Sigues in das Thal des Rio Aragon läuft; dieses zum Ende, dem Zusammenfluss des Aragon und Ebro, verfolgend, soll die Bahn über Sanguesa nach Castejon laufen und sich hier mit der Linie Castejon-Baïdes vereinigen, während von Baïdes bis Madrid (123 km) die Eisenbahn Saragossa-Madrid bereits vorhanden ist. — Auch wurden Studien über die Verbindung letztgenannten Projectes durch Zweigbahnen mit den Städten Huesca, Saragossa und Pamplona gemacht, doch würde die Ausführung den Bau von 182 km in sehr schwierigem Terrain beanspruchen.

Die Commission veranschlagte bei dieser als vortheilhafter anzuerkennenden Linie die Einnahme pro Kilometer vorläufig auf rund 27 000 Frcs. und stellte fest, dass die Curvenradien nicht unter 340 m, die Tangenten zwischen Gegencurven nicht unter 100 km Länge blieben. Die Wegelängen betreffend, stellt sich die Entfernung Paris-Dax-St. Martin-Oloron-Somport-Villanna-Huesca-Saragossa-Baïdes-Madrid auf insgesammt 1 522 km (also nahezu gleich der Entfernung Paris-Irun-Madrid), dagegen Paris-St. Martin-Mauléon-Urdayté (Tunnel)-Castejon-Baïdes-Madrid auf 1 388 km oder 154 km weniger. Die Commission (resp. Französische Ingenieure) stellte ausserdem fest, dass die letztere Variante für den Französischen Staat etwa 16 000 000 Frcs. weniger hohe Kosten im Gefolge haben würde, als die Somport-Canfranc-Linie.

Am 16. Juli 1880 wurden die Sitzungen der technischen Commission geschlossen, nachdem sie vorher noch den Beschluss gefasst hatte: „die Ausführung beider Verbindungen, sowohl St. Girons-Lerida, als auch Paris-Madrid durch Aragon zur Ausführung zu empfehlen, weil beide Linien für die Bedürfnisse und Ziele beider benachbarter Länder erforderlich, aber auch genügend wären, und da für Spanien der Bau b e i d e r Linien nicht mehr Kostenaufwand beanspruchen würde, als die einzige wenig productive Linie Huesca-Oloron via Somport (Canfranc)."

Zwei Jahre darauf setzten sich beide Länder ins Einvernehmen, von neuem eine internationale Conferenz ins Leben treten zu lassen, und zwar nicht nur eine rein technische, wie die erste, sondern zugleich mit Vertretern der Ministerien des Aeusseren, des Krieges und der öffentlichen Arbeiten beider Länder, um das Project (oder die Projecte) der technischen Commission prüfen zu lassen. So wurden dann schliesslich zu Pau am 15. Februar 1884 die Sitzungen dieser neuen Commission eröffnet und es wurde von Französischer Seite derjenige Techniker dazu bestimmt, welcher s. Z. den Arbeiten der technischen Commission präsidirt hatte, von Spanischer Seite jedoch nur ein solcher, der bei fraglichen Sitzungen zugegen gewesen war. Die Grundlagen der Besprechung waren von Spanischer Seite insofern abgeändert, als die Vertreter dieses Landes nicht sowohl zur Prüfung der b e s t e n Lösung der schwebenden Frage berufen erschienen, sondern den Eindruck machten, als seien sie vielmehr zur Vertheidigung einer bestimmten Concession gekommen; merkwürdiger Weise war jedoch die nunmehr beliebte Linie

gerade die bislang von der früheren technischen Commission als unfruchtbar bezeichnete Variante via Canfranc. Betrachtet man die Sache genauer, so erscheint es, als ob allgemeine Interessen eine bedeutende Schädigung erfahren sollten, lediglich um privatem Vortheil ein Zugeständniss zu machen. Die Gesellschaft für Nordspanische Bahnen, welche durch das Resultat der Arbeiten seitens der technischen Conferenz schwer erregt war, hat bei dieser Gelegenheit Beweise einer nennenswerthen Geschicklichkeit abgelegt. Grundsätzlich jeder Ueberschienung der Central-Pyrenäen feindlich gesinnt, musste sie mit Schrecken die Möglichkeit einer Linie sehen, welche wie die von der Commission angenommene den Weg Madrid-Paris um 172 km verkürzte; um dem sachlichen Beschluss der nach Pflicht und Gewissen handelnden technischen Commission nach Möglichkeit entgegen zu arbeiten, war die Zeit insofern günstig, um durch die Regierung die Cortes schnell über die Concession für die Linie Huesca-Somport Beschluss fassen zu lassen, zumal da diese Linie das ursprüngliche regierungsseitige Project bildete, für welches das 1870er Gesetz die Subvention bestimmte. Ein Vertrag mit Frankreich bezüglich Baues des Antheils an dem internationalen Tunnel und der Zuführungslinie existirte nicht, und selbst wenn Frankreich diese Linie refüsirte, so erlosch darum die erhaltene Concession nicht.

Für Frankreich war die Hauptsache die Erlangung der für dasselbe erwünschten Linie, und diese hat es gegen das Zugeständniss der Canfranc-Linie erreicht (allerdings, wie hier hinzugefügt werden kann, durch energisches Bestehen auf einem Verkehrswege durch die Pyrenäen, da ohne diesen nachdrücklich ausgesprochenen Wunsch möglicherweise jegliche Ueberschreitung der Pyrenäen durch Bahnen gänzlich unterblieben wäre, nachdem sie sich ohnehin in 20 Jahren noch nicht weiter entwickelt hat).

Die bezügliche vorbereitende und provisorische Convention, welche laut Angabe der Spanischen Regierung vollzogen ist, hat noch nicht veröffentlicht werden können; jedenfalls hat dem Anschein nach die Nordbahn-Gesellschaft ihren Zweck erreicht, leider geht aber auch die langjährige Erwartung der Bevölkerungen von Aragon, Altcastilien und Bearn vorerst nicht in Erfüllung.*) St.

Russische Correspondenz.

Die Gesammteinnahmen und die Frequenz der Russischen Eisenbahnen für den Monat Juni und für das erste Halbjahr 1884.

Aus der diesbezüglichen Vorlage der statistischen Section des Finanzministeriums ist ersichtlich, dass auf eine Gesammtlänge von 22 211 Werst Eisenbahnen im Monat Juni 20 030 437 R. einkamen, in der ersten Hälfte 1884 106 476 408 R. Befördert wurden im Monat Juni 3 589 377 Passagiere, 81 699 Militärs, 469 244 Pud Eilgut, 233 851 328 Pud Frachtgut; im ersten Halbjahr 1884 wurden befördert 16 447 633 Passagiere, 618 089 Militärs, 3 641 492 Pud Eilgut, 1 241 379 536 Pud Frachtgut. Die verhältnissmässig grösste Einnahme pro Werst erzielten im Vergleich mit dem Vorjahre mehr als 10 pCt. die Kronsbahnen: Baskuntschak 61 pCt., Schabansk-Pinsk 14 pCt., Liwny 33 pCt.; die Privatbahnen: Baltische 10 pCt., Warschau-Terespol 19 pCt., Grjasi-Zarizyn — auf der Station Grjasi-Borissoglebsk 37 pCt., Borissoglebsk-Zarizyn 24 pCt., Dünaburg-Witebsk 23 pCt., Kursk-Kiew 22 pCt., Moskau-Brest 21 pCt., Jarosslaw-Wologda 10 pCt., Murom 18 pCt., Nowotorshok 10 pCt., Obgan 124 pCt., Orel-Witebsk 45 pCt., Orel-Grjasi 41 pCt., Putilow 273 pCt., Riga-Dünaburg 16 pCt., Rybinsk-Bologoje 15 pCt., Rjashsk-Wjasma 44 pCt., Rjashsk-Morschansk 19 pCt., Schuisk-Iwanowo 13 pCt. Die geringste Einnahme pro Werst erzielten: Warschau-Bromberg 18 pCt., Transkaukasien 15 pCt., Libau-Romny — auf der Section Libau 9 pCt., Romny 10 pCt., Weichsel 14 pCt., Rostow-Wladikawkas 32 pCt., Ural 15 pCt. — Nach den absoluten Ziffern berechnet, hat dieses Jahr die sechs vorhergehenden übertroffen, was die Berechnung pro Werst anbelangt, so steht das Rechenschaftsjahr nur dem Jahre 1878 nach. Damals betrug die Länge des Eisenbahnnetzes 19 615 Werst, d. h. 2 596 Werst weniger.

---

*) Der Artikel des „Monitore“, aus welchem das vorstehende Referat entnommen ist, erscheint uns speciell in seinem letzten Theile mehrfach übertrieben und tendenziös gefärbt; es scheint uns nicht wahrscheinlich, dass die Spanische Regierung trotz des parteilosen sachlichen Urtheiles ihrer technischen Commission und ohne Rücksicht auf das Wohl ganzer Provinzen, sowie auf den praktischen Werth eines derartigen Unternehmens Millionen nutzlos würde vergeuden wollen. Andererseits dürfte auch von Französischer Seite etwas mehr Werth sowohl auf die directeste Verbindung Paris-Madrid, als auch auf die angeblich so bedeutende Kostenersparniss gelegt werden. Wir hoffen von berufener Seite bald Näheres über dieses wichtige internationale Unternehmen und dessen fernere Entwickelung mittheilen zu können.
Die Redaction.

Der Rybinsk-Bologoje-Eisenbahngesellschaft

hat man gestattet, eine dritte Obligationenanleihe von 2 000 000 Rubel zu emittiren und hat man dem Bankhause E. M. Meyer & Comp. die Realisation übertragen, da diese Firma den höchsten Preis, nämlich 9⅓ (?) pro 100 offerirte. Die Obligationenemission soll, wie die „Birshewyja Wedomosti“ mittheilen, auf Grundlage folgender, am 23. Juni cr. Allerhöchst bestätigter Resolution des Ministercomités bewerkstelligt werden. 1. Die Obligation dient zur Bildung eines Betriebscapitals und behufs Tilgung der Schuld an die Regierung für die Anleihe vom Jahre 1877. 2. Die Obligationen geniessen eine 5 pCt. Garantie seitens der Regierung mit der Verpflichtung, dieselben zum entsprechenden Termin zu amortisiren. 3. Die Zinsen und Amortisationssumme für die dritte Emission soll aus dem Theil der Reineinnahme bestritten werden, welcher nach Abzug für das Reservecapital und den beiden früheren Emissionen übrig bleibt. Sollte die Reineinnahme zu diesem Behufe nicht hinreichen, so bildet sich eine neue 5 pCt. Schuld an die Regierung, welche durch weitere jährliche 5 pCt. aus den Einkünften zu decken sind, wobei eine respective Dividendenzahlung in Wegfall kommt. 4. Zur Sicherung der gehörigen Zins- und Amortisationszahlung verpflichtet sich die Gesellschaft, falls nach Lösung sämmtlicher Verbindlichkeiten noch eine Reineinnahme nachbleiben sollte, welche als Dividende an die Actionäre vertheilt werden könnte, von dieser Einnahme 15 pCt. zur Bildung eines besonderen Reservefonds zu verwenden. Dieser Fonds soll dann dazu dienen, den betreffenden Verbindlichkeiten auch in solchen Jahren nachzukommen, wo die Reineinnahme eine zu geringe ist. Jegliche Entlehnung aus dem Reservefonds zum angegebenen Zweck muss durch eine 15 pCt. Abnung aus den Einkünften der folgenden Jahre gedeckt werden. 5. § 42 der Statuten der Gesellschaft findet durch folgende Anmerkung eine Ergänzung: Das rollende Material, welches die Gesellschaft erworben hat, und zwar auf Conto eines seitens der Regierung gewährten Darlehns von 1 000 000 Rbl. auf Grundlage einer am 12. November 1877 Allerhöchst bestätigten Resolution verbleibt ihr unveräusserliches Eigenthum und gelangt auch, nachdem der gesetzliche Termin abgelaufen, mitsammt der Bahn selbst ohne Remuneration in den Besitz der Regierung. 6. Die Gesellschaft verpflichtet sich: a) sich einer von der Regierung nothwendig erachteten Controle zu unterziehen, b) sämmtliches rollendes und sonstiges Eisenbahnmaterial ausschliesslich aus Russischen Fabriken zu erwerben.

Iwangorod-Dombrowo-Eisenbahn.

Russischen Blättern zufolge wird die Bahn am 1. October in ihrer Gesammtlänge von 458 Werst dem Verkehr übergeben. Die Hauptlinie in der Richtung von O. nach W. geht durch die Gouvernements Kielce und Radom, in welchen sich grössere Eisengruben, Hütten und Marmorbrüche befinden. Sie beginnt an der Weichselbahnstation Iwangorod und mündet bei Dombrowo in die Warschau-Wiener Bahn ein, in deren Nähe die Russischen Zollstationen Modrzejow und Borka liegen. Die zweite Linie in der Richtung von N. nach S. beginnt an der Warschau-Wiener Bahnstation Koluszek, drei Meilen von der Fabrikstadt Lodz entfernt und endet bei Bodzechow, unweit der Galizischen Grenze. Hier liegen mehrere bedeutende Zuckerfabriken, deren Betrieb wegen Mangels an Brennmaterial hätte eingestellt werden müssen, wäre die Linie nicht zu Stande gekommen. Die Eisenbahn-Werkstätten und die technische Schule werden in Kielce, die Direction in Radom untergebracht. Die Direction der Iwangorod-Dombrowoer Eisenbahn hat mit der Lodzer Fabrikbahn wegen Ankaufs letzterer in Unterhandlungen gestanden, doch ist der Kauf nicht zu Stande gekommen, trotzdem Staatsrath Bloch aus Warschau der Präsident und Hauptactionär beider Linien ist.

Grosse Russische Eisenbahnen.

Augenscheinlich um über die seitens der Russischen Regierung erhobenen Regressansprüche zu beruhigen, versichert ein den Berliner Blättern zugegangenes Communiqué, dass der Reclamation von 26 Millionen Rubel seitens des Russischen Staates ungefähr ebenfalls 26 Millionen Rubel gegenüberzustellen seien, welche seit der Uebernahme der Nicolaibahn durch die „Grosse Gesellschaft“ (am 1. September 1868) von dem Nettogewinn der Bahn zu Bauten verschiedener Art verwendet worden, während derartige Kosten bei anderen Eisenbahnen durch Ausgabe von Actien oder Obligationen gedeckt zu werden pflegen. Der Kostenbetrag wurde regelmässig in das Budget der „Grossen Gesellschaft“ eingestellt, und zwar unter Billigung der Regierung, welcher die Budgets sämmtlich eingeschickt wurden und die keinen Einwand gegen diese Art der Verwendung von Nettoeinnahmen erhob. Seinerzeit habe der Finanzminister Bunge anheimgegeben, dass die Gesellschaft für neue Bauten Obligationen emittire. Dieser Modus würde dieselbe Wirkung gehabt haben, denn die Zinsen dieser Obligationen mussten den Nettoerträgnissen entnommen werden, und erst dann hätte eine Theilung des Ueberschusses (also des um die Zinsen verringerten Ueberschusses) zwischen der Regierung und den Actionären stattfinden können. Die Verwaltung der Bahn verwarf aber das von

Herrn Bunge projectirte Arrangement mit Rücksicht auf die bei Gelegenheit der Ausgabe von Obligationen der Nicolaibahn getroffene Kaiserliche Bestimmung, nach welcher keine fernere Ausgabe von Nicolaibahn-Obligationen erfolgen solle. Diese Frage nun sei es, welche neuerdings von der Revisionscommission wieder aufgenommen wurde, und dieser Umstand habe eine Beunruhigung hervorgerufen. Andererseits ergäbe aber die Emission von Obligationen zur Beschaffung von 26 Millionen Rubel, die nach dem Verhältniss der vertragsmässigen Theilung des Nettogewinnes zwischen der Regierung und der Eisenbahngesellschaft repartirt würde, eher einen Vortheil für die Actionäre, wenn der Nettogewinn zunimmt, was in letzter Zeit allerdings der Fall gewesen.

Russische Südwestbahn.

Ueber den 1883er Abschluss enthält die „Magdb. Ztg." folgende nähere Mittheilungen, durch welche die früheren Angaben vervollständigt werden. Seit 1883 ist die Bender-Galatz-Bahn auch finanziell einverleibt worden und beträgt seitdem deren Länge 2 298 Werst. Das Anlagecapital ist um 12 060 000 Rbl. zu 6 pCt. verzinsbar erhöht worden. In 1883 ergab sich eine Bruttoeinnahme von 23 880 339 Rbl.; die Betriebskosten einschliesslich 459 473 Rbl. für Verzinsung und Tilgung der Brest-Grajewo-Obligationen umfassten 14 716 673 Rbl.; der Ueberschuss stellte sich auf 9 163 665 Rbl. Nachdem davon zum Reservecapital 183 273 Rubel abgezweigt waren, blieben zur Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitals 8 980 392 Rbl. verfügbar. Die dazu erforderliche Summe einschliesslich der Verzinsung des Capitals der Bender-Galatz-Eisenbahn beträgt 11 339 933 Rbl., es ergab sich somit im vorigen Jahre ein Fehlbetrag von 2 359 544 Rbl. Die Revisionscommission bemerkt beiläufig, dass der Coursverlust auf die in Metallrubel lautenden Verpflichtungen der Eisenbahn sich für 1883 auf 2 805 078 Rbl. stellte, und demnach, wenn die Russische Währung al pari stände, sich ein Reingewinn von circa 445 000 Rbl. ergeben haben würde. Zu erwähnen ist noch, dass die Brest-Grajewobahn, deren Zinsen und Tilgungsraten bekanntlich in die Betriebsrechnung der Südwestbahn eingestellt werden dürfen, mit einem Fehlbetrage von mehr als 337 000 Rbl. abschloss. Im Vergleich zum Vorjahre (1882) ist bei der Südwestbahn der zur Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitals verfügbare Ueberschuss um 1 313 000 Rbl. gestiegen, da jedoch das Schuldcapital sich durch Hinzutritt der Bender-Galatz-Eisenbahn um die oben angegebene Summe vermehrte, ist der Fehlbetrag nur um 457 000 Rbl. (2 359 544 Rbl. gegen 2 816 049 Rbl.) niedriger geworden.

Grjasi-Smolensk.

Angesichts dessen, dass die von der Grjasi-Zarizyn-Bahn übergebenen Frachten von Jahr zu Jahr wachsen, sind die Orel-Grjasi- und Orel-Witebsk-Bahn nicht mehr im Stande, den an sie gestellten Anforderungen zu genügen. Deswegen ist, wie der „P. H." berichtet, der im Sommer zusammengetretene Congress von Vertretern der Eisenbahnen I. Gruppe (hierzu gehören auch die Riga-Zarizyn- und Riga-Rjashsk-Linie) beim Ministerium der Communicationen darum eingekommen, dass eine zweite Eisenbahnlinie von Grjasi nach Smolensk gebaut werde.

Haftpflicht.

v. O. **Zum § 50 des Betriebsreglements der Deutschen Eisenbahnen. Haftung des Absenders aus unrichtiger Declaration.** Beklagter hatte eine Kiste per Eisenbahn versandt und dieselbe als „photographische Artikel" enthaltend declarirt, obwohl sie Salpetersäure und Collodium in grösserer Menge enthielt. Durch Entzündung dieser Stoffe entstand ein erheblicher Schaden an der übrigen Ladung des Waggons, zu dessen Ersatz der Eisenbahnfiscus im Vorprocess verurtheilt worden war. Derselbe nahm nun Regress gegen den Beklagten, wobei vom zweiten Rechtszuge ausgeführt wurde: „Die Einrede der Mitverschuldung des Eisenbahnfiscus, welche darin bestehen soll, dass er sich mit der von der beklagten Firma gegebenen ungenauen Declaration begnügt und die Kiste unbeanstandet angenommen habe, stellt sich als unbegründet dar. Nach § 50 des Eisenbahnbetriebs-Reglements ist die Eisenbahnverwaltung dem Aufgeber von Frachtstücken gegenüber nicht verpflichtet, eine Untersuchung derselben vorzunehmen und sich zu verlässigen, ob darin nicht Gegenstände, welche vom Eisenbahntransport gänzlich oder bedingt ausgeschlossen sind, sich befinden, weil sie annehmen kann, dass jeder Kaufmann die Bestimmungen des Betriebsreglements kennt und auch beobachtet. Nur wegen ihrer Haftbarkeit Dritten gegenüber nach Art. 395 H. G. B. giebt § 50 No. 4 des Betriebsreglements den Angestellten der Eisenbahnverwaltung die dort bezeichnete Befugniss, damit sie, falls sie einen Verdacht hegen und dieser sich bestätigt, diese Frachtstücke zurückweisen können. Machen sie davon keinen Gebrauch, so haftet eben die Eisenbahnverwaltung den dritten Aufgebern von Gütern für allen Schaden, welcher diesen etwa durch Nichtuntersuchung bezl. Nichtzurückweisung der fraglichen Frachtstücke erwächst. Die Haftbarkeit der Absender der letzteren ist dadurch nicht aufgehoben und bleiben dieselben für allen durch ihr Verschulden entstandenen Schaden der Eisenbahnverwaltung gegenüber verantwortlich. (Erk. d. I. Senats des Oberlandesgerichts zu Karlsruhe vom 10. October 1883; Seuffert, Archiv N. F. Bd. IX S. 325 f.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 15. October cr. gelangt die Verbindungslinie zwischen den diesseitigen Stationen Stolberg und Eschweiler Aue zur Eröffnung.

Insoweit die Gütertarife für die seitherige Benutzung der gleichnamigen Transitstrecke der Aachen-Jülicher Eisenbahn neben den Frachtsätzen einen besonderen Zuschlag von 0,3 ℳ pro 100 kg enthalten, kommt dieser Zuschlag mit dem Tage der Eröffnung in Wegfall.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Köln, den 4. October 1884. (2329)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

II. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen ist der Name der zwischen Kitzbüchel und Brixenthal der Strecke Bischofshofen - Wörgl gelegenen Station „Kirchberg" in „Kirchberg in Tirol" umgeändert worden.

Berlin, den 3. October 1884. (2330)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

III. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die Courierzüge 549 und 550 werden vom 1. October cr. ab nur noch von bezw. bis Bahnhof Stralsund abgelassen, verkehren also von diesem Tage ab nicht mehr auf der Strecke von Bahnhof Stralsund bis zu der Dampfschiff-Anlandestelle.

Die vom 20. Mai cr. ab eingeführte beschränkte Be- und Entladefrist für solche Wagen, welche auf den Hafengleisen hierselbst nach Antrag der Interessenten zur Be- resp. Entladung bereit gestellt werden, wird vom 1. October cr. ab wieder aufgehoben. (2331 J)

Stralsund, den 29. September 1884.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

IV. Güterverkehr.

Vom 15. October d. J. ab findet auf der zwischen der Station Cottbus und der Haltestelle Bagenz an der Berlin-Görlitzer Bahn gelegenen **Haltestelle Neuhausen Abfertigung von Frachtgütern in Wagenladungen** statt. Die Tarifsätze für den Verkehr der genannten Haltestelle mit den übrigen Stationen des diesseitigen Bezirks sind in dem am 1. October d. J. zur Ausgabe gelangenden Nachtrag V zum diesseitigen Localgütertarif enthalten, welcher von den Gütercassen unseres Bezirks zu beziehen ist. Ferner gelangt durch den gedachten Nachtrag mit Gültigkeit vom 1. October d. J. ab ein Ausnahmefrachtsatz für Braunkohlen und Briquettes zwischen Senftenberg und Berlin, Hamburger Bhf., in Höhe von 0,37 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Berlin, den 30. September 1884. (2332)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Für Eisenbahnwagen, deren Ladung auf dem Kaibahnhofe in Königsberg i/Pr. direct in die Schiffe übergeht, wird vom 1. October cr. ab mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten eine Entladefrist von 4 Stunden festgesetzt.

Bromberg, den 25. September 1884. (2333 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. October/19. September cr. tritt ein Specialtarif für die Beförderung von **Holzbau-Material, Eisenbahnschwellen** und **Holz** von Stationen der Moskau-Brest Eisenbahn nach Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn sowie der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg, via Brest-Praga-Illowo, in Kraft.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen Illowo, Marienburg, Danzig und Neufahrwasser sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 27. September 1884. (2334 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite VI des Inhalts.)

No. 79. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. October 1884.

Dieser Nummer liegt der Winterfahrplan der Schlesischen Eisenbahnen bei.

Gegen die Serbisch-Bosnisch-Dalmatinische Transversalbahn.*)

Von Paul Dehn.

In einem Referat, welches demnächst dem Plenum der Wiener Handels- und Gewerbekammer unterbreitet werden wird, ist die thunlichst schnelle Erbauung einer Serbisch-Bosnisch-Dalmatinischen Transversalbahn unter Benutzung bereits bestehender Eisenbahnlinien in der Richtung von Semlin nach Spalato befürwortet worden. Obgleich dieser Vorschlag ohne Zweifel in der besten Absicht gemacht worden ist, so kann er doch nicht unangefochten bleiben, da er meiner Meinung nach auf einer gänzlich irrigen Auffassung der Gesammtlage beruht.

Geographische Lage und wirthschaftspolitische Verhältnisse lassen Oesterreich-Ungarn den Schwerpunkt seines Auslandshandels im näheren Orient suchen, wo es auf Grund der Vortheile, welche ihm die unmittelbare Nachbarschaft mit der Gelegenheit leichten persönlichen Verkehrs sicherte, bis vor einigen Jahrzehnten dominirte, bis die Engländer mit Hülfe der seit den sechsziger Jahren für die Güterbeförderung so wichtig gewordenen Seedampfschifffahrt ihm auch den Europäischen Orient erfolgreich streitig machten. Im Krimkriege ist Russland politisch, in der Folge aber Oesterreich-Ungarn wirthschaftlich von den Westmächten depossedirt worden, welche den Handel der Balkanhalbinsel an sich rissen und ihr Absatzgebiet donauaufwärts bis zur Ungarischen Grenze ausdehnten. Da bot sich mit dem Aufschwunge des Eisenbaues für Oesterreich-Ungarn Gelegenheit, sich das ehemalige Näherrecht durch Eisenbahnverbindungen wieder zu sichern und die alten Absatzgebiete aufs Neue zu erobern. Allein während es einer strebsamen, von weitblickender Initiative geleiteten, wenngleich in ihren Mitteln nicht wählerischen Privatgesellschaft gelang, Oesterreichische Transitbahnen bis tief in das Herz Rumäniens hinein zu verlängern und dieses Land dem Oesterreichischen Handel zu erschliessen, blieb der übrige Südosten durch ein Unvermögen aller dabei mittelbar oder unmittelbar betheiligten Kreise mit Oesterreich-Ungarn ohne Schienenverbindung . . . . Erst im Jahre 1879 bezw. 1882 ist Bosnien, erst im Jahre 1884 Belgrad an das Oesterreichische Eisenbahnnetz angeschlossen worden und Niemand kann sagen, wann die eigentlichen Orientbahnanschlüsse vollendet sein werden. Kein Oesterreichischer Unternehmer fand sich für so wichtige und gewinnverheissende Thaten, die Langrand Dumonceau, Hirsch und Bontoux kamen aus der Ferne, um mit Protection von Wien her den Oesterreichisch-Ungarischen Handel in Südosteuropa nicht zu fördern, sondern zu schädigen. Anstatt von der Oesterreichisch-Ungarischen Grenze aus die Orientbahnen zu beginnen, wie das natürlich gewesen wäre, wurden dieselben im Interesse der Engländer vom Meere her in Angriff genommen und zuletzt die Anschlüsse hintertrieben. Im Auswärtigen Amt zu Wien schien man daran gar kein Interesse zu nehmen. Noch im Jahre 1883 besorgte man dort die Geschäfte der Engländer und Serben, indem man zu Gunsten derselben für den Anschluss nach Salonichi über Vranja eintrat und anstatt durch Festhaltung an dem vertragsmässigen Anschluss über Pristina dem Oesterreichisch-Ungarischen Handel das starkbevölkerte Nord-Albanien zu erschliessen, dem Serbisch-Englischen Verkehr den kürzesten Weg öffnete. Für die Oesterreichisch-Ungarische Diplomatie war es im Jahre 1872 an der Zeit, zu interveniren, als die Gesellschaft Hirsch mit der Pforte in Betreff des Ausbaues der Orientbahnen einen neuen Vertrag vereinbarte, lediglich um statt der für Oesterreich-Ungarn so wichtigen Anschlusslinien Sarembey-Sofia-Alexinaz und Ueskūb-Pristina-Nisch zu Gunsten der Erweiterung des Englischen Absatzgebietes von der Seeseite her die Sackbahnen Ueskūb-Mitrowitza und Hermanly-Jamboly zu bauen. Zwölf Jahre sind seither verstrichen und Alles ist beim Alten geblieben, als ob das entfernte England der natürliche handelspolitische Herr wäre auf der Balkanhalbinsel und das angestammte Recht hätte, dem benachbarten Oesterreich-Ungarn alle Wege in dieselbe zu versperren. Es ist die ganze künstlich vielverwirrte Orientbahnangelegenheit noch immer nicht geklärt und noch keineswegs gelöst worden, trotz aller gegentheiligen Versicherungen, und es wäre eine wahrhaft gemeinnützige Aufgabe, wollte eine der berufenen Vertretungen Oesterreich-Ungarns an eine Untersuchung und Klarstellung dieser unseligen Angelegenheit gehen, damit deren gründliche Gesundung im Sinne der Oesterreichisch-Ungarischen Interessen eingeleitet werden kann. Vielleicht würde dann endlich einmal auch im Reichsrath darüber eine gründlichere Erörterung stattfinden.

Erst nach Erledigung der grossen Orientbahnfrage in allen ihren Consequenzen kann die richtige Angliederung weiterer Eisenbahnverbindungen mit der Illyrischen Halbinsel in Aussicht genommen werden. Zunächst empfiehlt sich der Bau der lange

---

*) Nachdruck ohne vorherige Erlaubniss nicht gestattet.

projectirten Savebahn Semlin-Brod-Sissek, welche als Operationsbasis zu dienen hätte für die Erschliessung der reichen südlichen Seitenthäler der Save, insbesondere des Unna-, Verbas-, Bosna- und Drinathales, durch Anlage wohlfeiler Secundärbahnen. Auch die grösseren Seitenthäler des Bosnathales müssten durch Schienenwege herangezogen, das Verbasthal mit der Bahnlinie Serajewo-Mostar verbunden, endlich das obere Unnathal mit einer Secundärbahn bedacht werden, doch vorerst nur bis Rihac und wenigstens vorläufig nicht weiter, damit daraus nicht etwa eine Dalmatinisch-Bosnisch-Serbische Transversalbahn werde, welche nur den Engländern zu Gute kommen würde. Eisenbahnen ans Meer oder von dort her sind gleichbedeutend mit Eisenbahnen nach oder von England und werden von England alsbald ausgenutzt. Wer den Engländern noch mehr, als bereits geschehen, in das Innere der Balkanhalbinsel die Wege ebnen will, der baue ihnen eine Dalmatinisch - Bosnisch - Serbische Transversalbahn. In der Ausnutzung von Wegen, welche Andere gebaut haben, sind die Engländer, wie das am Suezcanal und Sulinaarm ersichtlich, meisterhaft gewandt. Für die Engländer als neue Hülfslinie ganz annehmbar, würde indessen eine solche im Bau und Betrieb überaus kostspielige Transversalbahn mit der Linie Belgrad-Salonichi, nachdem dieselbe auf Türkischem Gebiet aus ihrem jetzigen schlechten Zustande für den grossen Transitverkehr hergerichtet worden sein wird, erfolgreich nicht in Concurrenz treten können, ebensowenig wie Triest oder Fiume oder gar Sebenico, Zara oder Spalato mit Salonichi, welch Letzteres mitten in der lebhaften Verkehrswelt des Aegäischen Meeres gelegen ist und im Verein mit den zahlreichen Handelsstädten und Hafenplätzen desselben stete und lohnende Frachtgelegenheiten nach allen Richtungen hin bieten wird. Von Oesterreich, von Wien aus sind Wege nach dem Südosten erforderlich, zwischen Oesterreich und dem Südosten soll der Güteraustausch nach Möglichkeit gefördert werden, Wien, Böhmen und Mähren sind der Balkanhalbinsel näher zu rücken — das ist im Auge zu behalten, das ist anzustreben und zwar im Interesse der natürlichen und wünschenswerthen inneren und äusseren Entwickelung des Reiches in wirthschaftspolitischer Hinsicht. Eine Transversalbahn nach einem kleinen Adriahafen, welcher gar keine Frachtgelegenheiten in Aussicht stellt, ist zwecklos und überflüssig. Eher hätte eine Transversalbahn von Semlin nach Fiume einen Sinn und in Fiume ist man von diesem Project sehr eingenommen. Allein in Fiume wird man vergeblich hoffen, da die Ungarn in Budapest eine zielbewusste Verkehrspolitik treiben und für Fiume nur insoweit eintreten, als Budapest daran Interesse und Vortheil hat. Für die Erschliessung der südseitigen Saveländer könnten Ungarn und Budapest allenfalls interessirt werden, für eine Action nach dieser Richtung hin wird Oesterreich und Wien leicht zu gewinnen sein, weil daraus allerseits offenbare Vortheile erwachsen, während eine Dalmatinisch-Bosnisch-Serbische Transversalbahn allerseits gleichgültig lässt. Wien und Budapest sollen Verkehrsmittelpunkte für Mittel- und Südosteuropa werden, nicht aber Zara oder Sebenico oder Spalato oder Fiume. Aufgabe des Oesterreichisch-Ungarischen Handels in Wien und Budapest ist es, den abträglichen Folgen der Bahn Belgrad-Salonichi vorzubeugen und zeigt er sich nicht aus eigener Kraft dieser Aufgabe gewachsen, so wird auch die vorgeschlagene Transversalbahn nicht helfen können.

Was der Englische Handel aus den unteren Donauländern geschaffen hat, ein wirthschaftliches Verkehrsgebiet Englands, das sollte Oesterreichs Handel in Salonichi nachmachen, schon im Hinblick auf das „jusqu'au delà de Mitrowitza“ des Berliner Friedensvertrages. Salonichi sollte, so gross und schwierig auch diese Aufgabe erscheinen mag, von Oesterreichs Handel und Schifffahrt wirthschaftlich gewonnen werden, wie die Donaumündungen von den Engländern eingenommen worden sind: das Ziel, höchster Anstrengung werth, Salonichi ein Hafenplatz von vielverheissender Zukunft und den Adriatischen Häfen weit überlegen. Es zeugt von einem bedenklichen Mangel an Selbstbewusstsein, wenn Salonichi, welches in dem natürlichen Verkehrsgebiet und in der politischen Machtsphäre der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie liegt, wo weder Serben noch Türken concurrenzfähig sind, von vornherein den Engländern, Griechen, Italienern und Franzosen ohne jeden Kampf überlassen wird, als ob diese entfernter wohnenden Völker bessere und nähere Anrechte hätten, sich in dem Türkischen Hafen niederzulassen.

Die Belgischen Staatseisenbahnen und der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Unter vorstehender Ueberschrift schreibt Herr G. de Laveleye, ein bekannter Belgischer Nationalökonom, in No. 39 des „Moniteur des intérêts matériels“ an leitender Stelle:

„Wohl Jeder kennt den „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“, diese ausgedehnte Vereinigung, welche sich über Deutschland, Oesterreich-Ungarn und darüber hinaus erstreckt, und ein Gebiet von 58 000 km Eisenbahnen umfasst. Der Verein veröffentlicht alljährlich, wenn auch ziemlich spät,*) technisch-finanzielle statistische Nachrichten über die in diesem grossen Gebiete erzielten Resultate.

Wir glauben, dass es nicht ohne Interesse sein wird, wenn wir, soweit dies überhaupt möglich ist, die vom Deutschen Eisenbahnvereine pro 1882 publicirten Daten vergleichend neben die Angaben des die gleiche Periode betreffenden Jahresberichtes der Belgischen Staatsbahnen stellen. Wir sagen: soweit dies überhaupt möglich ist, und bedauern recht lebhaft, dass wir diese Vergleiche nicht noch weiter, als geschehen, ausdehnen konnten. Denn sowohl in Bezug auf die Vertheilung der Betriebsausgaben, als auch in Betreff der gewählten Einheiten zur Beurtheilung der erfolgten Nutzbarmachung des rollenden Materials, und ferner in vielen andern massgebenden Ziffern sind die uns vorliegenden Materialien von verschiedenen Gesichtspunkten aus zusammengestellt. Es folgt natürlich hieraus, dass nicht überall Vergleiche möglich gewesen sind. Wir heben beispielsweise zwei wichtige Fälle hervor: Es ist uns zwar gelungen, aus den Vereinsnachrichten und dem Belgischen Jahresberichte die durchschnittliche Einnahme pro Personenkilometer zu ermitteln, die analogen, den Güterverkehr betreffenden Zahlen konnten indessen einander nicht gegenüber gestellt werden, weil der Jahresbericht der Belgischen Staatseisenbahnen pro 1882 nicht die Anzahl der von den Gütertransporten durchschnittlich zurückgelegten Kilometer enthält, sich vielmehr auf die Angabe der durchschnittlichen Einnahme pro Sendung und Kilogramm beschränkt, Daten, welche zweifelsohne von Interesse sind, indessen den Werth einer bezüglichen Mittheilung über den durchschnittlichen Ertrag pro Tonnenkilometer nicht haben.

Ein anderes Beispiel: Für die Feststellung der wirklich zurückgelegten Längen benutzt der Verein in ganz rationeller Weise die „Achse“ als Basis, während diese Einheit in dem Jahresberichte der Belgischen Staatsbahnen nicht verwerthet wird.

Man muss sich fragen, ob die Staatsbahn nicht gut thun möchte, wenn sie ihre jährlichen Berichte nach dem vom Vereine aufgestellten Fragenhefte bearbeiten lassen würde. Man wäre dann in der Lage, mit Leichtigkeit den gesammten betriebstechnischen Theil nutzbringend mit den Vereinsnachrichten zu vergleichen. Der finanzielle Theil würde dagegen unberührt und sui generis bleiben. Wir lenken hiermit die Aufmerksamkeit der leitenden Stellen auf diesen Punkt, weil es uns scheinen will, als ob sich dem Bestreben nach Auffindung eines geeigneten Schemas für die Jahresberichte der Belgischen Staatsbahnen viele Schwierigkeiten hindernd entgegenstellen. Das betreffende Formular hat wenigstens bisher mannigfache Aenderungen, und zwar zum grossen Verdruss aller Derjenigen erlitten, welche diese werthvollen Documente benutzen wollen. Das Fragenheft des Vereins könnte dagegen ohne Schwierigkeiten benutzt werden.

Wie wir bereits bemerkt haben, umfasste das Vereinsgebiet im Jahre 1882 insgesammt 58 358 km Eisenbahnen, von welchen 13 132 km zweigleisig waren.

Das Netz der Belgischen Staatsbahnen hatte eine mittlere Betriebslänge von 2 840 km.

Die kilometrischen Baukosten betrugen am 31. December 1882:

bei den Deutschen Vereinsb.	337 500 Franken	
„ „ Oesterreich. „	340 000 „	
„ „ übrigen „	308 750 „	
„ „ gesammten „	335 000 „	(durchschnittlich)
„ „ Belgischen Staatsb.	408 000 „	„

Es ist dies ein erstes, wenig günstiges Resultat für die Belgischen Staatsbahnen, und vielleicht gut, dass wir gezwungen sind, dasselbe gleich zu erwähnen.

Der Betrag von 335 000 Franken, welcher im Durchschnitt von den Vereinsbahnen pro Kilometer Baulänge aufgewendet worden ist, giebt indessen auch zu weiteren Erwägungen Anlass, wenn man bedenkt, dass in der oben angeführten Gesammtlänge 5 700 km Secundärbahnen einbegriffen sind, und dass die Anzahl der doppelgleisigen Strecken relativ sehr klein ist. Andererseits ist es auch nicht unbekannt, dass die Belgischen Linien theilweise zu einem auf Grundlage des Ertrages berechneten Preise angekauft worden sind, einem Ertrage, welcher in einem für die Verkäufer sehr günstigen Verhältnisse kapitalisirt worden ist.

Vergleicht man die allgemeinen Betriebsergebnisse, so ergiebt sich folgendes Resultat:

auf den	pro Kilometer Einnahmen Brutto	Netto
Deutschen Vereinsbahnen	33 105	15 761
Oesterreichischen Vereinsbahnen	31 104	15 369
anderen „	27 089	11 884
gesammten „	31 961	15 586
Belgischen Staatsbahnen	40 083	15 131

*) Die in Rede stehende Statistik umfasst die Nachrichten einer sehr grossen Anzahl Bahnen, deren Etats- (Rechnungs-) Jahr verschieden ist. Bei der Mehrzahl der Deutschen Bahnen schliesst dasselbe ult. März, bei einer anderen Verwaltung

Hieraus ergiebt sich ein Betriebscoëfficient
von 52,40 pCt. bei den Deutschen Vereinsbahnen,
„ 48,00 „ „ „ Oesterreichischen „
„ 56,10 „ „ „ anderen „
„ 51,30 „ „ „ gesammten „
„ 62,20 „ „ „ Belgischen Staatsbahnen.

Es kann hieraus nun wiederum das Verhältniss der Nettoeinnahmen zu dem Anlagecapital (in Procenten) abgeleitet werden. Vergleichen wir die letzten drei Jahre miteinander, so ergiebt sich für die

	1882 pCt.	1881 pCt.	1880 pCt.
Deutschen Vereinsbahnen ein Ertrag von	4,68	4,49	4,48
Oesterreichischen „ „ „ „	4,70	4,40	4,15
anderen „ „ „ „	4,53	3,82	3,83
gesammten „ „ „ „	4,68	4,42	4,33
Belgischen Staatsbahnen „ „ „	3,60	3,40	4,20

Um sich nun über die mit einander verglichenen, allgemeinen Betriebsergebnisse ein klares Bild zu machen, muss man noch das Verhältniss zwischen den Einnahmen aus dem Personenverkehre und demjenigen aus dem Güterverkehre feststellen:

bei den	Einnahmen aus dem Personenverkehr Fr.	pCt.	Güterverkehr Fr.	pCt.
Deutschen Vereinsbahnen	305 405 000	26,40	812 840 000	71,30
Oesterreichischen „	120 890 000	20,60	454 561 000	77,60
anderen „	46 536 000	37,10	76 522 000	60,90
gesammten „	472 831 000	25,40	1 343 923 000	72,60
Belgischen Staatsbahnen . . .	47 611 000	39,80	69 581 000	58,30

Will man nun die Vergleiche bezüglich der allgemeinen Betriebsergebnisse vollständig durchführen, so bedarf man noch der Angaben über die Einnahmen pro Achskilometer. Sie betragen 0,067 für die gesammten Vereinsbahnen. Die analogen Angaben fehlen leider in dem Jahresberichte der Belgischen Staatsbahnen und es ist eine Gegenüberstellung somit unmöglich. Obgleich nun die Tabelle nicht vollständig ist, dürfte es immerhin interessant sein, darauf hinzuweisen, dass die Oesterreichischen Bahnen, welche verhältnissmässig die meisten Güter befördern und welche dieselben auch zum billigsten Frachtsatz transportiren, die höchsten Nettoeinnahmen pro Achskilometer haben.

Es geht dies aus folgender Zusammenstellung hervor:

bei den	Nettoeinnahme pro Achskilometer Fr.
Deutschen Vereinsbahnen	0,0602
Oesterreichischen „	0,0855
anderen „	0,0621
gesammten „	0,0670

eine Zusammenstellung, welche noch durch die folgende Uebersicht der Bruttoeinnahmen pro Tonnenkilometer Frachtgut ergänzt werden muss:

Deutsche Vereinsbahnen 0,0444 Franken
Oesterreichische „ 0,0612 „
Andere „ 0,0470 „
Gesammte „ 0,0490 „

Was nun den Personenverkehr betrifft, so ist das Nöthige aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen, bei deren Benutzung man sich übrigens vergegenwärtigen muss, dass im Vereinsgebiet auch eine vierte Wagenclasse besteht und dass innerhalb derselben Billets zu ermässigten Preisen zur Ausgabe gelangen.

bei den	Bruttoeinnahme pro Person und Kilometer 1. Classe Fr.	2. Classe Fr.	3. Classe Fr.	allgemeiner Durchschnitt
Deutschen Vereinsb. .	0,1061	0,0694	0,0416	0,0435
Oesterreich. „ .	0,1260	0,0852	0,0509	0,0547
anderen „ .	0,0967	0,0736	0,0455	0,0532
gesammten „ .	0,1085	0,0734	0,0442	0,0469
Belgischen Staatsb. .	0,0722	0,0523	0,0306	0,0379

ult. April ab. Schon mit Rücksicht hierauf können die betr. Materialien erst spät im Jahre — etwa December — geliefert werden und da die Aufstellung der statistischen Materialien einiger Verwaltungen noch besondere Schwierigkeiten — ihrer Organisation wegen — macht, so wird man anerkennen müssen, dass die Statistik nicht früher — wie geschehen — erscheinen kann.

Die Redaction.

Gehen wir nun zu den **Ausgaben** über, wobei wir wiederum einen Vorbehalt zu machen gezwungen sind. Wir haben hier vier Abtheilungen, nämlich: Centralverwaltung, Gleise, Zugförderung und Betrieb in Betracht gezogen; wenn auch diese Eintheilung im Allgemeinen den thatsächlichen Verhältnissen entspricht, so ist es doch immerhin möglich, dass die Grundsätze, nach welchen die Abtheilungen in den Belgischen und Vereinsnachrichten verarbeitet sind, sich nicht vollständig decken. Wie dem nun auch sei, ist es immerhin doch möglich, die ein Gesammtresultat darstellenden Zahlen vergleichsweise zusammenzustellen. Die Ausgaben betrugen:

bei den	pro Kilometer für Centralverwaltung Fr.	Gleise Fr.	Zugförderung Fr.	Betrieb Fr.
Deutschen Vereinsbahnen .	1 800	4 600	4 600	6 500
Oesterr. „ .	1 300	4 700	4 600	4 800
anderen „ .	1 300	4 200	5 000	4 600
gesammten „ .	1 500	4 600	4 500	5 800
Belgischen Staatsbahnen .	700	6 300	11 800	7 400

Man sieht hieraus, dass den Ausgaben des Belgischen Netzes in Höhe von 26 000 Franken nur 16 400 Franken der gesammten Vereinsbahnen gegenüberstehen, während die bezüglichen kilometrischen Einnahmen 32 000 und 40 000 Franken betragen.

Stellt man nun diese Ergebnisse einander gegenüber, so ersieht man aus denselben, dass die Belgischen Staatsbahnen pro Kilometer 25 pCt. mehr erheben, als die Vereinsbahnen, dass aber die Betriebskosten der ersteren diejenigen der Vereinsbahnen um 59 pCt. übersteigen.

Wir wollen nicht versuchen, auf Grund der uns zu Gebote stehenden Materialien nach all denjenigen Gründen zu forschen, welche ein solches Resultat herbeigeführt haben. Wir haben bereits gesehen, dass die Personentarife in Belgien niedriger als im Vereinsgebiete sind, während ein verhältnissmässig höherer Betrag der Einnahmen aus dem Personenverkehr fliesst. Wir müssten hierbei auch die Schwierigkeiten eines zerstückelten Betriebes in Betracht ziehen, während hauptsächlich die Oesterreichischen Bahnen mächtigen Verkehrsströmen dienen, deren Transporte viel regelmässigere sind und auf bedeutend längeren Strecken befördert werden, ohne dass Umladung erforderlich wäre. Auch die nachstehenden Zahlen, welche sich auf den Bestand und die Ausnutzung des Materials beziehen, mögen zur Aufklärung der vorliegenden Frage beitragen. Es sind vorhanden:

bei den	pro Kilometer Bahnlänge Locomotiven	Personenwagen	Güterwagen
Deutschen Vereinsbahnen .	0,32	0,59	6,75
Oesterreichischen „ .	0,19	0,40	4,57
anderen „ .	0,26	0,53	5,55
gesammten „ .	0,27	0,53	5,95
Belgischen Staatsbahnen	0,53	1,04	14,53

Was nun die Ausnutzung des rollenden Materials betrifft, so war dieselbe, wie aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

bei den	Personen 1882 pCt.	Personen 1881 pCt.	Güter 1882 pCt.	Güter 1881 pCt.
Deutschen Vereinsbahnen . . .	23,66	23,93	45,04	44,17
Oesterreichischen „ . . .	24,00	24,08	45,23	44,91
anderen „ . . .	23,23	23,69	43,36	44,33
gesammten „ . . .	23,70	23,95	45,06	44,40
Belgischen Staatsbahnen	21,16	21,05	40,91	41,91

Diese Procentsätze geben das Verhältniss zwischen der effectiven Ausnutzung und der Anzahl der vorhandenen Plätze resp. der Tragfähigkeit der Wagen an.

Eine präcise Schlussfolgerung lässt sich aus vorstehender Erörterung nicht ziehen; wenn man jedoch eine solche ziehen wollte, so wäre es wohl am Platze, wenn auch nur in Form eines Wunsches, auf die im Eingange dieses Artikels gemachte Bemerkung zurückzugreifen, d. h. auszusprechen, die Belgischen Staatsbahnen mögen ihrer Rechnungslegung das vom Verein ausgearbeitete Fragenheft zu Grunde legen, damit Jedem so die Möglichkeit geboten würde, statistische Vergleiche auf zuverlässigerer und vollständiger Basis machen zu können, als es bei Erörterung der vorstehenden Fragen möglich war.“

Die Entwickelung des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnwesens im Jahre 1883.

Von dem vortrefflichen Eisenbahn-Jahrbuche des Herrn Regierungsraths I. Konta erschien soeben der auf das Jahr 1883 bezügliche Band.*) Wir geben aus der allgemeinen Einleitung im Folgenden die wichtigsten Ausführungen wieder.

Bis weit in das Jahr 1883 hinein hatte es den Anschein, als ob die eine der zwei Hauptströmungen („Verstaatlichung“ und „Ausbreitung der Localbahnen“), von welchen der Entwickelungsgang des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnwesens seit dem Vorjahre nunmehr in beiden Reichshälften gleichmässig getragen war, wieder eine Stauung erfahren hätte; denn in Oesterreich erstreckte sich die Verstaatlichungsthätigkeit zunächst nur auf die Uebernahme der Mährischen Grenzbahn in den Staatsbetrieb und in Ungarn gab im Ganzen und Grossen blos die Schaffung des sogenannten „Sequestrationsgesetzes“ Zeugniss von dem Fortleben des Vertaatlichungsprincips.

Wie sich jedoch nachher herausstellte, war die Zeit jenes scheinbaren Stillstandes zu umfassenden Vorarbeiten für eine neue ausgiebige Action auf dem Gebiete der Verstaatlichung benutzt worden.

Nachdem der Autor alle auf die Verstaatlichung bezüglichen Massnahmen der Regierung resumirt (Uebernahme der Mährischen Grenzbahn in Staatsbetrieb, Péagevertrag mit der Südbahn hinsichtlich der Strecke Wörgl-Innsbruck, Convertirung der Elisabethbahn-Prioritäten, Uebernahme des Betriebes der Staatsbahn Rakonitz-Protivin zum 1. Januar 1884, Ankauf der Kaiser Franz-Josefbahn, Rudolfbahn und Vorarlbergbahn), fährt er hierauf fort:

Die Regierung durfte sich somit des Erfolges: das Verstaatlichungswerk wieder ein gut Stück Weges vorwärts gebracht zu haben, um so mehr freuen, als sie darauf bedacht gewesen, ihre Genehmigung der von den Haupttheilhabern der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn geplanten Fusion an die Bedingung zu knüpfen, dass der Staatsverwaltung das Recht eingeräumt werde, den Betrieb der vereinigten Unternehmungen schon vom 1. Januar 1885 an zu übernehmen (Protocoll ddo. 18. December 1883) — wodurch die staatlichen Linien Wien-Gmünd-Prag bezw. Rudolfbahn-St. Valentin (Linz-) Budweis-Prag eine zweite Fortsetzung bis Bodenbach gewinnen, und der Staatsbetrieb die Herrschaft auch über den nordwestlichen Verkehr erlangt.

Eine die Ausdehnung und kräftigere Zusammenfassung des Staatsbetriebes ungemein fördernde Handhabe verschaffte sich das K. K. Handelsministerium mit der im Art. IX des Gesetzes über den Bau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn enthaltenen Bestimmung: dass in dem Falle, als es nicht gelingen sollte bezüglich der schon bestehenden Strecken, welche in die Gesammtrichtung der Transversalbahn fallen, mit den betreffenden Bahnverwaltungen ein Mitbenutzungs-Uebereinkommen zu treffen, wonach es der Staatsverwaltung ermöglicht wäre, unter freier Feststellung des Tarifes ganze Züge oder einzelne Wagen über jene (fremden) Bahnstrecken gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen, — „die Einräumung dieser Mitbenutzung als dingliches Recht im Enteignungswege in Anspruch genommen werden kann“. Der Aufnahme dieser Bestimmung in das Gesetz ging ein lebhafter Meinungsstreit über die rechtliche Zulässigkeit dieser neuartigen Expropriation voraus. Zumal im Herrenhause wurden Bedenken gegen den Ausdruck „Mitbenutzung“ erhoben, der „keine adäquate Bezeichnung für Péage“ sei und zu weitgehenden Ansprüchen an die verpflichteten Bahnen führen könnte. Da aber die Regierung erklärte, dass sie unter der „Mitbenutzung“ lediglich ein Péage-Verhältniss verstehe, so genehmigte auch das Herrenhaus die vorgeschlagene Gesetzesbestimmung, deren Bedeutung jedenfalls eine sehr weittragende ist.

Die Regierung der östlichen Reichshälfte brachte mittelst des Ges.-Art. XXII v. J. 1883 (A. h. sanctionirt am 27. März) die Garantie- und Eigenthums-Verhältnisse der Gömörer Bahnen sowie der Banreve-Nadasder Bahn in Ordnung und sorgte bei dieser Gelegenheit dafür, dass die schon im Staatsbetriebe stehenden Gömörer Bahnen sogleich gänzlich verstaatlicht, die binnen zwei Jahren in eine normalspurige Bahn umzubauende Strecke Banreve-Ozd der Banreve-Nadasderbahn aber nach Vollendung des Umbaues für die ganze restliche Concessionsdauer in Staatsbetrieb übergeben werden — und sie schuf mit Zustimmung der gesetzgebenden Factoren das sogenannte Sequestrationsgesetz (Ges.-Art. XXIV v. J. 1883, A. h. sanctionirt am 23. April), welches sie nicht allein in die Lage versetzt, den der staatlichen Verkehrspolitik widerstrebenden subventionirten Unternehmungen auf leichte Art beizukommen, sondern zugleich auch die alte Frage der Deckung von Betriebsdeficiten durch den Staat endgiltig regelt. Dann trat aber auch in Ungarn eine Ruhepause ein, die bis in den Spätherbst andauerte und ihre unrichtige Deutung erst dann einbüsste, als die Regierung den Verwaltungen der Siebenbürger Bahn sowie der Donau-Drau-Bahn die Aufforderung zugehen liess, in Verhandlungen wegen der Ueberlassung ihrer Linien an den Staat einzutreten, und diese Verhandlungen auch sofort zu Ende führte. Die Ausfertigung der bezüglichen Verträge erfolgte wohl nicht mehr vor Ablauf des Jahres; der mit denselben erreichte Zweck muss aber immerhin den von der Regierung im Jahre 1883 bewirkten eisenbahnpolitischen Leistungen zugezählt werden.

Diese Massnahmen der beiderseitigen Regierungen stellten es ausser Frage, dass die Eisenbahn-Verstaatlichung in beiden Hälften der Monarchie soweit als nur möglich vollzogen werden will; denn die vorläufige Belassung der Pilsen-Priesener Bahn (in der westlichen), dann der Alföldbahn (in der östlichen Reichshälfte) als Privatbahnen, ist kaum anders als eine durch die inneren Verhältnisse dieser Unternehmungen bedingte Stundung anzusehen. Nach dieser Richtung hin kann also ein Zweifel über die Eisenbahnpolitik der beiderseitigen Regierungen nicht mehr obwalten. Der Staat will die auf dem Eisenbahnwesen fussende wirthschaftliche Macht in seinen Händen vereinigen und darum weitgebietenden Einfluss auf dasselbe besitzen. Hingegen zeigt es sich nach wie vor als noch völlig unentschieden, ob zu diesem Zwecke dem Verstaatlichungsprincip die Alleinherrschaft eingeräumt werden soll und muss. Darum wird in Oesterreich die Lösung der Nordbahnfrage mit grösster Spannung erwartet und in Ungarn Alles mit regem Interesse verfolgt, was die Angelegenheit der wiederholt in Anregung gekommenen Theilung der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, beziehentlich, was die damit in Zusammenhang gebrachte künftige Gestaltung der Ungarischen Nordostbahn betrifft. In der Nordbahnfrage dürfte schon das Jahr 1884 die Entscheidung bringen.

Für die Schaffung neuer Hauptbahnen auf Kosten des Staates wurde, namentlich Oesterreichischerseits, gleichfalls in ansehnlichem Masse gesorgt und die Ausbreitung der Localbahnen machte hüben wie drüben neuerliche Fortschritte.

Die Zahl der im Jahre 1883 neu sichergestellten Bahnlinien beträgt 26 (gegen 18 im Jahre 1882 und 28 im Jahre 1881) und ihre Länge 992,7 km (gegen 485,9 km im Jahre 1882 und 1 496 km im Jahre 1881), wobei aber zu beachten ist, dass hiervon, selbst bei einstweiliger Ausserachtlassung der Wiener Stadtbahn, 664 km (in Oesterreich 576 und in Ungarn 88 km) Hauptbahnen sind.

Wäre das Fogerty'sche Stadtbahnproject besser im Einklange gestanden mit den öffentlichen Wünschen, hätte es sich die Erschliessung neuer Ansiedelungsgebiete, die Ausdehnung des Verkehrslebens der Residenz in die Weite zur Aufgabe gemacht und zur Erfüllung der letzteren eine Trace gewählt, welche die von den Wienern eifersüchtig gehütete Schönheit der Stadt unangetastet lässt — dann würde die unter dem harten Drucke stets unerträglicher werdender Wohnungsverhältnisse leidende, weitaus überwiegende Mehrheit der Einwohnerschaft Wiens sich seiner angenommen und dessen Ausführung (ob als Hoch- oder Untergrundbau) mannhaft verlangt haben, mit oder ohne Zustimmung der diese wichtige Angelegenheit ganz eigenartig behandelnden Communalvertretung. Dann wäre es auch niemals zu jener Verhetzung gekommen, die zum Schaden für das Gemeinwesen schliesslich sogar dazu beitrug, dass die Finanzirung des Unternehmens missglückte und vorläufig die wohlwollende Fürsorge vereitelte, welche der Handelsminister Freiherr v. Pino für die Reichshauptstadt bethätigte, indem er das ihre leider fast stillstehende Entwickelung frisch belebende und von der Einwohnerschaft längst ersehnte neue Communicationsmittel in's Leben rufen wollte.

Die Aufzählung der im Jahre 1883 bewirkten Leistungen für die Erweiterung des Eisenbahnnetzes der Oesterr.-Ungar. Monarchie kann nicht abgeschlossen werden, ohne der (mit Gesetz vom 4. Juni 1883, R. G. Bl. Nr. 104, angeordneten) Errichtung einer Trajectanstalt in Bregenz zu gedenken, weil diese auf Kosten des Staates errichtete und in Staatsregie betriebene Anstalt gleichsam eine über den Bodensee hinüberführende Fortsetzung der Linie Innsbruck-Bregenz bildet, derselben auf dem Seewege Anschluss an die Bahnen Badens und Württembergs, sowie neue Verbindungen mit den Schweizerischen und Bayerischen Bahnen verschafft, somit die Concurrenzfähigkeit der Arlbergroute wesentlich erhöht und dadurch die volkswirthschaftlichen Interessen fördert, welchen zu dienen die Arlbergbahn bestimmt ist.

Die Bauthätigkeit war im Jahre 1883 ebenfalls eine sehr rege; besonders rasch gediehen die Arbeiten auf den Hauptbahnen, ja der Bau der Arlbergbahn machte geradezu überraschende Fortschritte. Diese letzteren Erfolge sind um so höher anzuschlagen, als sie trotz der langen Krankheit und des am 24. März erfolgten, in den weitesten Kreisen beklagten Ablebens des vielbewährten Staatseisenbahn-Baudirectors, K. K. Oberbaurathes Julius Lott, erzielt wurden und daher Zeugniss gaben von der Tüchtigkeit und vollen Hingebung seiner

*) Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie von Ignaz Konta, K. K. Regierungsrath etc. Neue Folge 6. Jahrgang Erste Abtheilung. Wien 1884, Spielhagen und Schurich.

Mitarbeiter und seines Nachfolgers, des Ober-Inspectors Johann Poschacher. Am 1. Juli wurde die Strecke Innsbruck-Landeck eröffnet, am 13. November ist die Sonde durch die Trennungswand der beiderseitigen Stollen im grossen Tunnel durchgedrungen, am 19. November fand die Festfeier des Durchschlages statt und seither wurde so rüstig weitergearbeitet, dass die Eröffnung der Bahn im Sommer 1884 sicher zu gewärtigen ist. Auf der Galizischen Transversalbahn nahmen die Arbeiten ebenfalls einen günstigen Fortgang. Und was Ungarn anbelangt, so ist daselbst nicht nur die Budapest-Semliner Bahn nebst der Abzweigung India-Mitrowitz, sondern auch die Strecke Trencsin-Sillein gänzlich fertiggestellt und der Bau der Strecke Budapest-Uj-Szöny in vollen Gang gesetzt worden. *)

Die Ergebnisse der Bauthätigkeit übersteigen somit ansehnlich jene des Vorjahres (804,053 km) und stehen den letzteren auch qualitativ nicht gar viel nach, da von den eröffneten Linien 386,2 km Hauptbahnen sind, wovon 73,8 km auf die westliche und 312,4 km auf die östliche Reichshälfte entfallen, während im Jahre 1882 494,9 km Hauptbahnen, und zwar ausschliesslich in Ungarn zur Eröffnung gelangten. Eine grössere Gesammtlänge neu eröffneter Strecken ist in keinem der letzten 10 Jahre erzielt worden.

Können diese Ergebnisse schon an und für sich zur allgemeinen Befriedigung gereichen, so müssen sie dies um desto eher, wenn auch die verkehrspolitische Bedeutung der im Jahre 1883 vollendeten, bezw. zur demnächstigen Vollendung vorbereiteten Staatsbahnen in Betracht gezogen wird; denn mit dem Ausbaue einerseits der Linien Semlin-Budapest-Uj-Szöny-Raab-Bruck a. L. und anderseits der Arlbergbahn erstreckt sich die Macht der alsdann in fast unmittelbarem Zusammenhange stehenden staatlichen Eisenbahnnetze der beiden Reichshälften von der südöstlichen bis zur westlichen und nordwestlichen Grenze der Monarchie. Und wenn erst, wie bei der Vertragstreue Serbiens sicher zu erwarten steht, die Serbischen Bahnen, ferner, wie die am 9. Mai 1883 endlich von der Conférence à quatre unterzeichnete Convention über die Orientbahnen hoffen lässt, auch die beiden zur Herstellung der Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Constantinopel, bezw. Salonichi, noch fehlenden Linien ausgeführt sein werden, dann wird der staatliche Eisenbahnbetrieb auch den Orientverkehr beherrschen.

Die günstigen Betriebsergebnisse des Jahres 1883 trugen sichtlich zur Kräftigung des Eisenbahncredites bei und verursachten im Vereine mit dem allgemein herrschenden Geldüberflusse einen vorzüglichen Absatz der zum Verkaufe gebrachten Eisenbahnwerthe. Dabei trat jedoch das auffällige Moment zu Tage, dass nicht der heimische Markt, sondern fast ausschliesslich die Deutschen Plätze es waren, auf welchen die Kundschaft für die Werthe gesucht wurde. Die Emissionen der verschiedenen Gesellschaften beliefen sich, wenn die wenigen von kleineren Localbahnunternehmungen an die eigenen Interessenten begebenen Titres ausser Rechnung bleiben, auf 57 170 100 fl.; *) dazu kamen noch Veräusserungen älterer Werthe im Gesammtbetrage von 14 899 980 fl. und von dieser ganzen Summe von 70 000 000 fl. wurden 65 500 000 fl. in Deutschland abgesetzt.

Einigermassen im Widerspruche mit der den neuen Emissionen zu Theil gewordenen günstigen Aufnahme stand der Coursgang, den die Eisenbahnwerthe im täglichen Verkehre genommen. Auf der einen Seite wurden die Titres der „Verstaatlichungsbahnen", d. h. derjenigen Bahnen, welche bereits zur Erwerbung durch den Staat bestimmt oder nach Meinung des Geldmarktes ausersehen waren, emporgesetzt, und auf der anderen Seite erlitten die Werthe von Bahnen, deren Verstaatlichung gleichfalls zu den Möglichkeiten gehört, beispielsweise die der Nordbahn, beträchtliche Coursabschläge, weil man hier fürchtete, worauf man dort hoffte, hier als eine Bedrohlichkeit für die ergiebige Rente betrachtete, was dort als eine Sicherung von Fährlichkeiten begrüsst wurde. Inmitten des ziemlich gleichmässigen Auf- und Niederwogens der Course trat die Ungnade scharf hervor, in welche mit einem Male die Elbethalbahn-Actien verfielen; weder die Steigerung der Einnahmen, noch die aufgetauchten Projecte für an die Elbethalbahn anschliessende Localbahnen, noch auch die Beendigung des „Tarifkrieges" mit den Deutschen Bahnen waren im Stande, die abwendige Speculation wieder für ihr ehemaliges Schosskind zu gewinnen.

Dagegen zeigten sich der Geldmarkt, wie nicht minder die einzelnen Besitzer von Prioritätenobligationen den Prioritätenconvertirungen sehr zugethan. Es wäre daher von Vortheil gewesen, die Gunst der Verhältnisse kräftig auszunutzen und die durch das Gesetz vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. No. 81, neuerlich erleichterten Convertirungen soweit als nur immer zulässig zu verallgemeinern. Gleichwohl unternahm im Jahre 1883 nur eine Gesellschaft, die Elisabethbahn, die Convertirung ihrer Prioritäten, und erst als diese nach dem Programme und unter den meisterhaften Anordnungen des Sectionschefs v. Czedik, trotz der mangelnden Mithilfe von Bankinstituten mit glänzendem Erfolge durchgeführte Operation dem gleichen Vorgehen anderer Gesellschaften sozusagen die Wege ebnete, trafen noch etliche Eisenbahnverwaltungen Vorbereitungen, dem Beispiele der Elisabethbahn zu folgen. Am weitesten kamen damit die Franz-Josefbahn, Rudolfbahn und Vorarlberger Bahn, deren Erwerbung durch den Staat eben vereinbart und von der Convertirung abhängig gemacht worden war. Diesen am nächsten stehen die Böhmische Westbahn und die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn; auch ist bereits die Rede davon, dass die Königlich Ungarische Regierung gleich nach Vollendung ihrer Rentenconversion daran gehen will, die Prioritäten der in das Eigenthum des Staates übernommenen Privatbahnen zu convertiren. Hoffentlich erleiden die Verhältnisse bis dahin keine Aenderung, durch welche die beabsichtigten Titresumwandlungen noch weiter verzögert würden.

Was die vorhin berührte Beilegung des Tarifstreites mit den Deutschen Bahnen anbelangt, so wurde dieselbe schon in der ersten Hälfte des Jahres 1883 erzielt. Am 10. und 12. Fe-

*) Wie sich das Ergebniss des Jahres 1883 zu den Bauvollendungen in den letzten neunzehn Jahren verhält, zeigt die nachstehende Tabelle. Es wurden eröffnet:

Im Jahre	in Cisleithanien	in Transleithanien	Zusammen
	Kilometer		
1865	86,783	213,177	300,554
1866	266,198	—	266,198
1867	180,143	123,196	303,339
1868	460,163	378,624	838,787
1869	731,056	133,285	864,341
1870	862,713	739,780	1 602,385
1871	1 207,559	921,327	2 128,886
1872	1 154,412	974,724	2 129,136
1873	835,174	868,711	1 703,885
1874	332,938	171,929	504,867
1875	674,282	2,850	677,132
1876	443,665	284,199	727,864
1877	477,947	73,567	551,514
1878	47,040	217,761	264,801
1879	77,161	63,543	140,704
1880	41,967	19,953	61,920
1881	303,154	126,506	429,660
1882	210,363	593,690	804,053
1883	316,830	593,928	910,758

*) Im Jahre 1883 wurden (ausser den von einzelnen kleinen Localbahnunternehmungen an ihre Interessenten behändigten Actien) folgende neue Eisenbahnwerthe begeben Von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft 4 pCt. Goldprioritäten von 45 000 000 fl., welche von der Gruppe Rothschild-Creditanstalt à 92—93 übernommen und sodann auf Deutschen Plätzen (am 5. Februar 20 000 000 *M.* à 94 und am 5—6. Juni 25 000 000 *M.* à 95) erfolgreich zur Subscription aufgelegt wurden; von der Prag-Duxer Bahn 5 pCt. Goldprioritäten von (10 000 000 *M.* =) 5 000 000 fl., die vom Wiener Bankvereine in Gemeinschaft mit Deutschen Geldkräften übernommen und am 20. Februar à 101 zur Zeichnung in Wien und auf Deutschen Plätzen aufgelegt wurden; von der Oesterreichischen Nordwestbahn 15 000 Actien lit. B à 200 fl., welche zum Course von 226¼ am 2. März an die Deutsche Bank in Berlin begeben wurden; von der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft 15 850 Actien à 200 fl., welche die Anglo-Bank im April theils auf feste Rechnung, theils auf Option an sich nahm. An älteren Werthen gelangten zur eigentlichen Begebung: die im Vorjahre von der Gruppe Rothschild-Creditanstalt-Bleichröder übernommenen und am 28. Januar à 97,50 in Deutschland zur Zeichnung aufgelegten 4½ pCt. Prioritäten der Carl-Ludwigbahn von 4 999 800 fl.; die von der Société Belge an die Unionbank abverkauften und von dieser am 16. April in Deutschland zur Subscription gebrachten 12 000 Actien der Graz-Köflacher Bahn von 2 400 000 fl.; endlich 4 pCt. Goldprioritäten der Böhmischen Nordbahn von (15 000 000 *M.* =) 7 500 000 fl., die von der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt am 8. November zum Course von 90,75 in Deutschland zur Zeichnung aufgelegt wurden.

bruar fand in Berlin eine Vollversammlung der betheiligten Verwaltungen statt, in welcher die Grundzüge für ein neues Uebereinkommen festgestellt wurden, dessen Abschluss in den Anfangs März (7.—10.) zu Wien abgehaltenen Berathungen die allseitige Zustimmung erhielt. Der Schwerpunkt dieses ab 1. Juli 1883 in Kraft getretenen „Uebereinkommens der Verwaltungen des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes“ liegt darin, dass die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen sich verbindlich machten, alle innerhalb dieses Verkehrsgebietes von ihnen gewährten Refactien rechtzeitig (d. h. mindestens 14 Tage vor ihrer Inkraftsetzung) zu veröffentlichen und in allen Fällen die Tarife des Eisenbahntransportes denen des Wasserweges gleichzustellen, während die Preussischen Staatsbahnen diesen letzteren für die Elberoute aufgestellten Grundsatz auch für den Donau-Umschlagsverkehr via Regensburg annahmen.*) Die entgegenkommende Haltung der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen hat somit die nicht von ihnen heraufbeschworene Fehde beendigt, welche die Beziehungen zwischen den Hauptverkehrsanstalten der beiden grossen Nachbarreiche arg beeinträchtigen konnten. Nun ist es an der Deutschen Tarifpolitik, den Interessen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die erforderliche Würdigung angedeihen zu lassen, ihrem Bedürfnisse nach billigen Ausfuhrtarifen Rechnung zu tragen und es möglich zu machen, dass auch die Belgischen und Niederländischen Bahnen, welche dem Uebereinkommen nicht beigetreten sind, weil sie in demselben eine zu weit gehende Beschränkung des Verkehres erblicken, sich wieder dem Verbande anschliessen.

Die grosse Tarif-Enquête, welche (wie schon im vorigen Jahrgang dieses Buches verzeichnet ist) vom Handelsminister Freiherrn v. Pino am 4. März 1882 einberufen wurde, hat am 30. April 1883 ihre Schlusssitzung gehalten. Ihre in vielfacher Beziehung lehrreichen Arbeiten, ihre Berichte und freilich oft sehr weit gehenden Anträge beschäftigten nicht allein die Fachkreise, sondern auch die Oeffentlichkeit, welcher das Handelsministerium alsbald in dankenswerther Weise eine Sammlung jenes interessanten Materials zuführte. Der Nutzen der Enquête blieb denn auch kein blos theoretischer. Das Handelsministerium nahm die berechtigten Wünsche der Industriellen unter seinen besonderen Schutz und bewirkte durch mehrerlei, in rascher Aufeinanderfolge erflossene Weisungen an die Eisenbahnen, dass dieselben nicht nur verschiedene Transporterleichterungen, Declassificationen und Frachtermässigungen sogleich einführten, sondern auch weitere commercielle Massnahmen in Berathung zogen.

Fasst man alle die vorangeführten Leistungen und Vorkehrungen zu einem Bilde zusammen, dann gewinnt man den wohlthuenden Eindruck, dass inmitten des noch immer fortdauernden Widerstreites der politischen Parteien die Entwickelung des Eisenbahnwesens der Monarchie unaufgehalten fortschreitet, Arbeit schaffend und Nutzen bringend für die materiellen wie für die culturellen Interessen des Staates und seiner Bevölkerung.

In einer Beziehung aber warfen die nationalen Kämpfe immerhin ihre Schatten auch auf das Gebiet des Eisenbahnwesens herüber. Die stets weiterschreitende Verstaatlichung erheischte eine dem grossen Wachsthum der staatlichen Eisenbahnnetze beider Reichshälften entsprechende Erweiterung ihrer Verwaltungsbehörden. Während nun in Ungarn die einheitliche Neugestaltung der Direction und ihres Wirkungskreises ungestört vor sich gehen und bis zur Inkraftsetzung heranreifen konnte, bildete diese rein dienstliche Angelegenheit in Oesterreich den Mittelpunkt eines voll Leidenschaft geführten politisch-nationalen Streites, der, angefacht durch das von den Polen gestellte Verlangen nach Errichtung einer selbstständigen, in Galizien sesshaften Verwaltungsstelle für die Galizischen Staatsbahnen, alsbald solche Ausdehnung gewann, dass die Regierung vollauf zu thun hatte, um den Ansturm der unter dem Streitrufe „Centralisation“ und „Decentralisation“ kämpfenden Parteien abzuwehren. Es wird ihr gewiss auch gelingen, ihre wiederholt kundgegebene Meinung, dass diese Frage lediglich vom Standpunkte der Zweckmässigkeit für den Dienst (welch' letztere allerdings nach der übereinstimmenden Aeusserung vieler Fachmänner keineswegs in der „Verländerung der Bahnen“ besteht) zu betrachten und zu erledigen sei, zur That zu machen. Aber vorderhand hat der Streit eine Menge überflüssige, weil unfruchtbare Arbeit und eine bedeutende Verzögerung der Organisation zur Folge gehabt.

*) Mit diesen Bestimmungen, welchen noch die ausdrückliche Bemerkung beigefügt ist, dass die für Verfrachtungen in Ausfuhr seewärts zu gewährenden Ermässigungen nur bei wirklich nachgewiesenem Transporte per mare (unter Vorlage des See-Connossements) zur Anwendung kommen dürfen, soll verhindert werden, dass der Elbeverkehr nach Deutschen Binnenplätzen von den ausserordentlichen Begünstigungen des Durchzugsverkehres über Hamburg Vortheil ziehe.

Ein fünfzigjähriges Dienstjubiläum.

Am 3. October cr., beging der Präsident der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M., Herr Eisenbahndirections-Präsident Heinrich Eduard Hendel, sein 50jähriges Dienstjubiläum.

Derselbe ist am 14. Juli 1814 zu St. Goarshausen geboren und wurde am 3. October 1834 nach Absolvirung der Rechts- und staatswissenschaftlichen Studien als Herzoglich Nassauischer Amtsaccessist angestellt und 1846 zum Domänenassessor und Mitglied der General-Domänendirection, 1848 zum Regierungsassessor und Mitglied der Landesregierung, 1850 zum Ministerialassessor und Mitglied der Ministerialabtheilung des Innern, 1852 zum Ministerialrathe ernannt. 1854 und 1855 fungirte Herr Hendel als Herzoglich Nassauischer Bevollmächtigter bei dem Päpstlichen Stuhle, 1856 als Regierungscommissar bei der Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahngesellschaft, 1861 wurde derselbe zum vorsitzenden Mitgliede der provisorischen Eisenbahndirection, 1862 zum Geheimen Regierungsrath, 1864 zum Vorsitzenden der Eisenbahndirection Wiesbaden ernannt und in dieser Stellung 1866 in den Preussischen Staatsdienst übernommen.

Nach Auflösung der früheren Eisenbahndirection in Wiesbaden wurde ihm am 1. April 1880 die Stellung des Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. übertragen, nachdem er bereits unterm 5. März 1880 zum Eisenbahndirections-Präsidenten mit dem Range der Räthe zweiter Classe befördert worden.

Während seiner langen verdienstvollen Thätigkeit im Staatsdienste sind ihm die verschiedensten Allerhöchsten Auszeichnungen verliehen worden. Derselbe ist Ritter des Rothen Adlerordens II. Classe, des Königlichen Kronenordens II. Classe, des Militär- und Civil-Verdienstordens Adolphs von Nassau, des Grossherzoglich Hessischen Ludwigsordens, des Kaiserlich Russischen St. Annenordens II. Classe, des Königlich Württembergischen Kronenordens, Commandeur II. Classe des Grossherzoglich Badischen Zähringer Löwenordens, Ehrencomthur des Haus- und Verdienstordens des Herzogs Peter Friedrich Ludwig von Oldenburg, Commandeur des Königlich Württembergischen Friedrichsordens.

Aus Anlass des Dienstjubiläums hat Se. Majestät der Kaiser und König dem Jubilar den Stern zum Kronenorden II. Classe verliehen.

Der Präsident Hendel, welcher im Laufe dieses Jahres den Verlust seiner Gemahlin schmerzlich zu beklagen hatte, hat seinen Ehrentag in stiller Zurückgezogenheit auswärts zugebracht.

Den ihm unterstellten Beamten, seinen vielen Verehrern und Freunden war so die Gelegenheit genommen, der Hochachtung und Verehrung, welche sie dem hochverdienten Mann schulden, an dem Jubiläumstage selbst persönlich zum Ausdruck zu bringen, da der Jubilar gebeten hatte, von allen desfallsigen Ovationen Abstand zu nehmen.

Die Mitglieder des Collegiums der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a. M., die Directoren und Hülfsarbeiter der Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter in Berlin (B.-Bl.), Nordhausen, Frankfurt a. M. und Wiesbaden, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspectoren, der Verkehrsinspector und die Eisenbahn-Maschineninspectoren des Directionsbezirks Frankfurt haben es sich aber nicht nehmen lassen, ihrem verehrten Chef im Verein mit dem Liniencommissar in Frankfurt und den früheren Mitgliedern und Hülfsarbeitern der Eisenbahndirectionen in Wiesbaden und Frankfurt ein Ehrengeschenk zu widmen, bestehend aus einer broncenen Statuette Sr. Majestät des Kaisers, gestellt auf eine Säule von Nassauischem Marmor, welche mit Blumen und Blattpflanzen umgeben, dem Jubilar bei der Rückkehr gelegentlich der Beglückwünschung durch das Collegium übergeben wurde.

Die Bureaubeamten und Kanzlisten des Centralbureaus überreichten kunstvoll ausgestattete Adressen.

Zahlreiche Glückwünsche resp. Adressen vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, vom Reichseisenbahn-Amte, von Behörden, Eisenbahnverwaltungen, Beamten, hohen Gönnern und Freunden gingen von auswärts ein und geben mit reichen Blumenspenden Zeugniss von der Verehrung, welche dem Jubilar von allen Seiten gezollt wird.

Der Bezirks-Eisenbahnrath des Directionsbezirks Frankfurt überbrachte durch eine besondere Deputation die Glückwünsche der im Bezirks-Eisenbahnrath vertretenen wirthschaftlichen Vereine und einen kunstvoll ausgearbeiteten silbernen Pokal. Die Handelskammer zu Frankfurt a. M. sprach durch eine Deputation gleichfalls die Glückwünsche der Mitglieder der Handelskammer aus.

Aus dem Deutschen Reich.

Ministerial-Erlass, betr. directe Güter-Abfertigung.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nach der „N. A. Z.“ in einer Verfügung neuerdings als Grundsatz aufgestellt, dass im allgemeinen Verkehrsinteresse Werth darauf zu legen sei, dass dem Publikum die Möglichkeit directer Abfertigung von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen

und Haltestellen nicht nur im Localverkehr der einzelnen Directionsbezirke, sondern auch im Wechselverkehr der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen geboten werde. Die Beschränkung der directen Abfertigung auf Stationen und Haltestellen von belangreicherem Verkehr liegt nicht in der Absicht der bisherigen Bestimmungen. Ein Antrag, für Stationen und Haltestellen von geringem Verkehr gebrochene Abfertigung unter einmaliger Erhebung der Expeditionsgebühr eintreten zu lassen, auf welchem Wege zwar eine Vertheuerung der Transporte vermieden, die erforderliche Uebersichtlichkeit der Tarife aber nicht erreicht werden würde, ist von dem Minister als zur Genehmigung für nicht geeignet erklärt worden.

Organisation der Preussischen Staatsbahnen.

In Abänderung beziehungsweise Ergänzung des Erlasses vom 25. Januar d. J., durch welchen die Verwaltung und Betriebsleitung der Strecken Allenstein-Gutstadt und Braunsberg-Mehlsack nach Betriebseröffnung dem von der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Allenstein übertragen wurde, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 25. September bestimmt, dass auch die Verwaltung und der Betrieb der Strecke Gutstadt-Wormditt-Mehlsack-Kobbelbude nach ihrer demnächstigen Betriebseröffnung durch das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Allenstein, die Verwaltung und der Betrieb der Strecke Braunsberg-Mehlsack dagegen bis zur Betriebseröffnung der Verbindungsstrecke Wormditt-Mehlsack von dem der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Danzig nach Massgabe der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse geleitet wird.

Oberröblingen-Querfurt eröffnet.

Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. wird die 15,12 km lange Bahnstrecke Oberröblingen-Querfurt mit den Stationen Oberröblingen, Schraplau, Obhausen und Querfurt, sowie den Haltestellen Stedten, Esperstedt und Kuckenburg am 1. October d. Js. für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, und am 10. October d. Js. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Preussische Staatsbahnen: Heidersdorf-Nimptsch, Eröffnung.

Am 15. d. M. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau die 7,50 km lange Bahnstrecke Heidersdorf-Nimptsch, Fortsetzung der Strecke Strehlen-Heidersdorf, mit der Station Nimptsch und den Haltestellen Wilkau und Pristram, letztere nur für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Haltestelle Mocker.

Am 15. d. M. wird die zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau gehörige, zwischen den Stationen Leobschütz und Jägerndorf belegene Haltestelle Mocker auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Preussische Staatsbahnen: Vorarbeiten für Eltville-Schlangenbad und Tingleff-Sonderburg.

Die Königliche Eisenbahndirection in Frankfurt a/M. ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Eltville nach Schlangenbad beauftragt worden.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Altona ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Tingleff nach Sonderburg beauftragt worden.

Vorlesungen über Eisenbahnwesen.

Die eisenbahn-fachwissenschaftlichen Vorlesungen werden im Wintersemester 1884/85 in folgender Weise stattfinden:

In Berlin werden in Räumen der Universität Vorlesungen über die Nationalöconomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, sowie über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, insbesondere auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen ist aus dem Anschlage in der Universität ersichtlich.

In Breslau werden die fachwissenschaftlichen Vorträge sich auf die Nationalöconomie der Eisenbahnen mit besonderer Berücksichtigung des Tarifwesens, die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen, das Eisenbahnrecht und den Betrieb der Eisenbahnen erstrecken.

August-Einnahmen.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat August d. J. ergiebt für die 40 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 30 737,72 km, nachstehende Daten:

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im August d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 18 Bahnen mit zusammen 2 833,06 km höher und bei 22 Bahnen mit zusammen 27 904,66 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 17 Bahnen mit zusammen 2 733,56 km höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 28 004,16 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 25 Bahnen mit zusammen 6 239,35 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 24 498,37 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 24 Bahnen mit zusammen 6 139,85 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 24 597,87 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende August d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 24 Bahnen mit zusammen 5 859,86 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 24 877,86 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 24 Bahnen mit zusammen 5 859,86 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 24 877,86 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 28 Bahnen mit zusammen 27 593,12 Kilometer höher und bei 12 Bahnen mit zusammen 3 144,60 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 26 Bahnen mit zusammen 6 381,03 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 24 356,69 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende August d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 160 280 000 *M.* (54 915 000 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 60 770 000 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 642,82 km, so dass auf je 1 km 249 339 *M.* entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende August d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 625 849 129 *M.* (311 069 650 *M.* Stammactien, 70 914 100 *M.* Prioritäts-Stammactien und 243 865 379 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 3 302,83 km, so dass auf je 1 km 189 489 *M.* entfallen.

Zum Unfallversicherungs-Gesetz.

Der Ausschuss des Vereins Deutscher Privateisenbahnen trat, wie die „Berl. Pol. N." melden, in voriger Woche in Berlin zu einer Berathung wegen Ausführung der Vorschriften des Unfallversicherungs-Gesetzes im Hinblick auf die Versicherung der Werkstättenarbeiter zusammen. Es handelt sich um die Entscheidung der Frage, ob die Privatbahnen sich der staatlicherseits in Aussicht genommenen Organisation zur Durchführung des Gesetzes anschliessen, oder ob dieselben eine eigene Unfallgenossenschaft bilden sollen. Dem Vernehmen nach hat man sich für den Anschluss an die staatliche Organisation entschieden.

Schleswig-Angler Eisenbahn.

In der am 26. v. Mts. stattgehabten Generalversammlung erfolgte zunächst die Berichterstattung. Die Ueberlieferung der Bahn mit allem Zubehör an die Localeisenbahn-Betriebsgesellschaft in Hamburg, die, wie bekannt, gegen eine jährliche Vergütung von 50 pCt. aus dem Bruttoertrag, mindestens aber 50 000 *M.* jährlich, den 15 jährigen Betrieb und die Erhaltung der Bahn übernommen hat, fand am 12. Juli d. J. statt. Einige Differenzen betreffs Einzahlung verschiedener Actien (circa 22 000 *M.*) sind noch vom Ober-Landesgericht in Kiel zu entscheiden. Die Einnahme der 10½ Monate des ersten Betriebsjahres stellt sich auf 30 817 *M.* Der Personenverkehr ist im Verhältniss zum Güterverkehr ein günstiger. Die Einnahme in den ersten 3 Monaten des laufenden Betriebsjahres betrug 10 831 *M.* Für den directen Viehverkehr mit der Altona-Kieler Bahn ist eine Vereinbarung getroffen und gehen die Wagen der Bahn jetzt direct nach den Stationen Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze, wie auch die Viehwagen der Kiel-Flensburger Bahn direct auf obige Bahn übergehen. Zwecks Verstaatlichung der Schleswigschen Bahnen findet bekanntlich am 22. October in Flensburg die Generalversammlung statt.

Württembergische Staatsbahnen: Personalien.

Der Präsident der General-Postdirection, von Hofacker, ist zum Präsidenten der Generaldirection der Staatseisenbahnen und an seiner Stelle der tit. Director von Weizsaecker unter Beförderung zum wirklichen Director zum ersten Vorstand der General-Postdirection ernannt worden.

Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn.

Für das laufende Jahr gelangt eine Abschlagsdividende von 50 M. pro Actie vom 1. October an zur Auszahlung.

Berichte der technischen Attachés der Deutschen Gesandtschaften.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ veröffentlicht in No. 39 ein zweites Verzeichniss dieser Berichte, deren erster im Mai d. J. (siehe S. 571 unserer Zeitung) erschienen ist. Während das erste, in No. 21 des Centralblattes abgedruckte Verzeichniss 58 Berichte aus Amerika und 76 Berichte aus Paris aufzählt, umfasst dieses zweite Verzeichniss die vom 1. Januar bis zum 1. Juli d. J. aus Amerika und Frankreich eingegangenen Berichte, 56 Nummern, von denen 29 von Regierungs- und Baurath Lange aus Washington abgeschickt sind, 8 von der Reise herrühren, die der Nachfolger des Herrn Lange, Herr Landbau-Inspector Hinckeldeyn vor Antritt seiner Stellung durch Spanien zurück gelegt hat und 19 von Wasser-Bauinspector Pescheck aus Paris eingesendet wurden. Die Berichte aus Amerika betreffen, wie die „Deutsche Bauzeitung“ darlegt, fast ausschliesslich Gegenstände des Bau-Ingenieurwesens, insbesondere des Fluss- und Canalbaues, des Leuchtfeuerwesens und des Eisenbahnbaues und Betriebes. — Die Berichte aus Spanien geben neben allgemeinen Reise-Eindrücken Mittheilungen über die Ausbildung und Stellung der Spanischen Architecten und Ingenieure, eine Uebersicht über die technische Zeitschriften-Literatur Spaniens, vorzugsweise aber Mittheilungen über die Stadt Madrid, ihre bauliche Entwickelung, die Anlage ihrer Wohn- und Miethshäuser und einige ihrer bemerkenswerthesten neueren öffentlichen Bauwerke. — Die Berichte aus Paris gehören fast ganz dem Ingenieurwesen an. Eine wesentliche Rolle spielen darin die Concurrenz zwischen den Französischen Wasserstrassen und Eisenbahnen, die Eisenbahntarife und die Selbstkosten-Transportpreise auf den Französischen Verkehrswegen; 2 Berichte betreffen den Suezcanal, andere die Wasserstrassen und die Wasserversorgung, das Strassenwesen und die Reinigung von Paris, den Pyrenäen-Tunnel und den Seeschifffahrtscanal zwischen dem Atlantischen und dem Mittelländischen Meere, Französische Fischerei-Angelegenheiten, die Messung grosser Meerestiefen, die Ausbildung der Französischen Staatsbaubeamten, den Fachwerksbau in Eisen und verschiedene Detail-Constructionen des Wasserbaues und des Eisenbahn-Maschinenwesens.

Die vorerwähnten Berichte, von denen mittlerweile ein Theil (z. B. Reise-Eindrücke aus Spanien) bereits im „Centralblatt der Bauverwaltung“ mitgetheilt worden ist und aus deren Inhaltsübersicht allein sich die hohe Bedeutung des Instituts der technischen Attachés ergiebt, sind mit den früheren der im Zimmer No. 118 des Dienstgebäudes des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Wilhelmstrasse No. 80 eingerichteten Bibliothek einverleibt worden und daselbst an jedem Dienstag, Donnerstag und Samstag von 10—2 Uhr dem Fachpublikum zugänglich. Zur Erleichterung des Studiums ist das Zimmer mit Uebersichtskarten von Frankreich, Nordamerika und den Vereinigten Staaten, einer Specialkarte der Französischen Wasserstrassen, den nöthigen Wörterbüchern u. s. w. ausgestattet. Der Besuch desselben ist bisher ein verhältnissmässig reger gewesen.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Aus dem Bericht pro 1883/84 geben wir noch folgende Daten (siehe auch No. 53 S. 710 d. Ztg.): Die Einnahmen betrugen 603 856 M. oder 6 139 M. pro Kilometer resp. 2,067 M. pro gefahrenen Nutzkilometer. Im Personenverkehr kamen ein 217 840 M., im Güterverkehr 360 349 M. Die Ausgaben belaufen sich auf 324 255 M., 53,69 pCt. der Einnahmen, pro Bahnkilometer 3 296,9 Mark, pro Nutzkilometer 1,1095 M., pro Achskilometer 6,58 ₰. Der Ueberschuss beträgt 279 600 M., nachträglich werden für 1882/83 ausgegeben: Communalsteuern 2 568 M., für Mitbenutzung des Bahnhofs Stargard 13 000 M. Zum Erneuerungsfonds kommen 43 106 M., in den Reservefonds 6 000 M. Vom Ueberschuss wird gezahlt: Eisenbahnsteuer 3 462 M., Tilgung des Anlagecapitals für Wagenbeschaffung Seitens der Garanten 163 M., Dividende 135 000 Mark, an die Garanten zur Deckung früherer Zuschüsse 68 575 M. Aufs neue Jahr werden 6 906 M. vorgetragen.

Preussische Staatsbahnen: Haltestelle Gross-Quenstedt.

Vom 1. November d. J. ab wird die Haltestelle Gross-Quenstedt auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet, so dass von dem genannten Tage ab eine unbeschränkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie von Personen und Gepäck von und nach Gross Quenstedt stattfindet.

Berlin-Hamburg.

Mit dem 1. October 1884 ist die gesammte Verwaltung und Leitung des Verkehrs auf Bahnhof Wittenberge, wo der Bezirk der Königlichen Direction Magdeburg bekanntlich anschliesst, an die Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn übergegangen.

Halle-Casseler Staatsbahn.

Wie aus Halle berichtet wird, besteht die Absicht, die Halle-Casseler Bahn nunmehr vollständig zweigleisig auszubauen. Mit zwei Gleisen versehen sind bis jetzt die Strecken Cassel-Münden (24 km) und Leinefelde-Halle (139 km), während die Linie Münden-Leinefelde (54 km) seit Jahren eingleisig ist. Als nächste Veranlassung zu diesem Ausbaue wird bezeichnet, dass ein grosser Theil des jetzt aus Schlesien und Sachsen nach dem Westen, speciell nach dem Mittelrhein via Weimar-Eisenach gehenden Güterverkehrs zur Entlastung der Thüringischen Stammbahn fortab über die Halle-Casseler Bahn geleitet werden soll.

Einstellung des Personenverkehrs auf dem Hamburger Bahnhof in Berlin.

Mit Beginn der Winterfahrplan-Periode am 15/10. 84 tritt im Bezirk der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn eine wesentliche Aenderung der Verhältnisse insofern ein, als der Hamburger Bahnhof in Berlin für den Personenverkehr gänzlich geschlossen wird und der bezeichnete Verkehr nach dem Lehrter Bahnhof verlegt wird. Im Gange der Personenzüge treten nur unerhebliche Aenderungen ein.

Eichicht-Stockheim-Ludwigstädter Eisenbahn.

Die Erdarbeiten auf Bayerischer Seite sind jetzt, nach der „Nat.-Z.“, fast vollständig beendet; es bleibt nur noch eine kleine Dammlücke auszufüllen, was in 3 bis 4 Wochen geschehen sein dürfte. Auf der Strecke Ludwigstadt-Lehesten wird in wenigen Tagen mit den Erdarbeiten begonnen.

Eisenbahnproject Tilsit-Pillkallen-Stallupönen.

Am 2. October cr. wurde in Pillkallen Termin unter Anwesenheit eines Commissars des Regierungspräsidenten und von Commissionen der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg abgehalten, um die generelle Bearbeitung des Projects einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Tilsit nach Pillkallen und Stallupönen zu erörtern.

Aachen-Jülich.

In der Generalversammlung der Actionäre wurden folgende Anträge angenommen:

1. Die Generalversammlung wolle die Gesellschaftsvorstände ermächtigen: a) die Concession bezw. Erlaubniss zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn vom Bahnhof Stolberg nach Münsterbusch nachzusuchen, nachdem vorher die Zustimmung der Garanten des Unternehmens zu dieser Erweiterung desselben eingeholt worden; b) nach erlangter Concession diese Bahn auszubauen und zu betreiben.

2. Die Generalversammlung wolle die Gesellschaftsvorstände ermächtigen: a) die Concession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Bahn von Würselen bezw. einem anderen geeigneten Punkte nach Richterich mit Anschluss daselbst an die Aachen-Mastrichter Bahn nachzusuchen, nachdem vorher noch die Zustimmung der Garanten zu dieser Erweiterung eingeholt worden; b) nach erlangter Concession diese Bahn auszubauen und zu betreiben.

3. Die Generalversammlung wolle die Gesellschaftsvorstände ermächtigen: die zur Ausführung der vorstehend beschlossenen Bahnbauten und für die hierdurch etwa nothwendig werdende Vermehrung der Betriebsmittel erforderlichen Geldbeträge vorläufig durch den theilweisen Verkauf der noch im Besitz der Gesellschaft befindlichen Stammactien und demnächst definitiv auf andere dem Aufsichtsrath geeignet erscheinende Art zu beschaffen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Statistik über die Dauer der Schienen. Von der geschäftsführenden Direction ist Ende v. Mts. die Statistik über die Dauer der Schienen (die Erhebungsjahre 1879/81 umfassend) herausgegeben und mit Circularschreiben v. 22. v. Mts. No. 5374 an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Zurechnung der neu eröffneten Strecken Nagy Tapolcsány-Nagy Bélics, Hohenstein-Sabbowitz und Fischhausen-Palmnicken zu den Vereins-Bahnstrecken. Auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts ist von der geschäftsführenden Direction des Vereins allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien:

1. Die dem Directorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest unterstellte — am 20. August cr. eröffnete — 15,7 km lange normalspurige Secundärbahn Nagy Tapolcsány-Nagy Bélics mit den für den Gesammtverkehr eröffneten Stationen Bossány, Nyitra-Zsámbokrét und Nagy Bélics.

2. Die der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg bezw. dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Danzig unterstellte am 1. October cr. von der im Bau begriffenen Bahnlinie Hohenstein-Berent für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnete Theilstrecke Hohenstein-Sabbowitz (ohne Zwischenstationen).
3. Ferner die am 16. v. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnete — der Direction der Ostpreussischen Südbahn unterstellte — 18,5 km lange Secundärbahn Fischhausen-Palmnicken mit den Haltestellen Godnicken (7,5 km ab Fischhausen), Germau (12,6 km) und der Station Palmnicken (18,5 km).

Die Bahn ist von der genannten Verwaltung auf Kosten des Staates erbaut worden und Eigenthum des letzteren. Der Betrieb ist der Ostpreussischen Südbahn übertragen.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction sind Anfangs dieses Monats die neuen Kilometerzeiger No. 70 (Kaschau-Oderberger Eisenbahn), No. 83 (K. K. priv. Oesterreichische Südbahn), No. 102 (Dänische Eisenbahnen), der I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 19 (Königl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M.), der II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 78 (K. K. priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) sowie je der IV. Nachtrag zum Kilometerzeiger No. 21 (Königliche Eisenbahndirection Hannover) und zur ganzen Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern ausgegeben worden.

Durch die neuen betreffenden Kilometerzeiger werden der im December 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 70, der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 83 nebst Nachträgen I, II, III, IV, V und VI und der im September 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 102 aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss. Die neuen Güterwagenpark-Verzeichnisse, und zwar No. 36 (Oberhessische Staatseisenbahnen), No. 37 (Königliche Eisenbahndirection in Breslau) und No. 103 b (Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn) sind verausgabt worden. Durch das letztbezeichnete Güterwagenpark-Verzeichniss wird das im Februar 1883 ausgegebene Verzeichniss No 103 b aufgehoben und ist dasselbe einzuziehen.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden

No. 259 Z vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zur Insertionskosten-Rechnung (abgesandt am 4. ds. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche während der Zeit vom 1. Juli bis ultimo September cr. in der Vereinszeitung Bekanntmachungen erlassen haben).

No. 5374 vom 22. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu der Statistik über die Dauer der Schienen [Erhebungsjahr 1879/81] (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 5483 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts).

No. 5546 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu No. 4 der Veränderungs-Nachweisung) (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 5563 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu den vertheilten Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen) (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 5564 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu den vertheilten Vereins-Kilometerzeigern) (abgesandt am 7. d. Mts.).

Eisenberg-Crossener Bahn.

Hauptrelationen der Betriebsstatistik pro 1883.

Die Betriebslänge der Bahn betrug 8,5 km. (Von Stationshausmitte zu Mitte nur 8,3. Die virtuelle Länge ist dagegen 2,8 × 8,5 = 23 km).

Die Anzahl der abgelassenen Züge betrug 3 079, der Locomotiv-Nutzkilometer 26 180, der Wagenachskilometer 178 840 (davon im Güterverkehr 80 495 beladene, 41 395 leere).

Die Anzahl der beförderten Reisenden hat betragen 50 418 (im Vorjahr 48 421), der gefahrenen Personenkilometer 410 652, der Personenverkehr pro Kilometer Bahn betrug überhaupt 5 932.

Specifischer Personenverkehr pro Kilometer 4 831 Personen auf je 1 Kilometer. Einnahmen aus dem Personenverkehr im Ganzen 21 616 M., pro Bahnkilometer 2 540 M., jeder Reisende hat danach gebracht (mit Gepäck) 43 ₰ (21 616 × 100 : 50 418), für jeden Personenkilometer sind vereinnahmt 5,26 ₰.

Der Güterverkehr pro Kilometer Bahn betrug überhaupt 3 812 t, die Anzahl aller beförderten Frachttonnen 32,397 (im Vorjahr 27 476); der specifische Güterverkehr pro Kilometer = pos. 13 betrug 3 812 t auf je 1 km; die Einnahme aus dem Güter-, Vieh- und Postgutverkehr 46 006 M.; jede Tonne Gut hat incl. aller Nebeneinnahmen 1,42 M. gebracht: pro Bahnkilometer sind aus dem Güterverkehr 5 412 M. vereinnahmt; jedes Tonnenkilometer hat 16,71 ₰ eingebracht. An sonstigen Einnahmen sind aus Titel IV bis VI des Reichsbuchungsschemas 3 205 M. zu verzeichnen (dabei sind die Wagenmiethgelder schon abbalancirt).

Die Gesammteinnahme der Bahn hat 70 828 M. betragen, d. i. pro Kilometer 8 333 M. (gegen 7 713 M. im Vorjahr); jedes Nutzkilometer hat 2,705 M. eingebracht. Die eigentlichen Betriebsausgaben excl. Erneuerungs- und Reservefonds und die Benutzung fremder Strecken hat 38 042 M. betragen (Titel I—V des Etats), d. i. pro Kilometer Bahnlänge 4 475 M. und 1,452 M. pro Nutzkilometer (gegen 1,385 M. im Vorjahr).

Die Ausgaben für Mitbenutzung fremder Strecken haben betragen 3 293 M., der Haftpflichtausgaben, Prämien u. Tantièmen 1 377 M., der Einlagen in den Erneuerungs- und Reservefonds 8 460 M., Summa sämmtlicher Ausgaben 51 172 M.

Die eigentlichen Ausgaben für den Betriebsdienst betrugen in Prozenten der Einnahme 53½ pCt. Nach Abzug aller Ausgaben verblieben 19 656 M.

Das Baucapital incl. Betriebsmittel beträgt bis jetzt 469 500 Mark (55 220 M. pro Kilometer) und hätte vom Ueberschuss mit $4^2/_{10}$ pCt. verzinst werden können (ohne die Ausgaben für Steuern und Tantièmen aber rot. 4½ pCt.).

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Sitzung vom 9. September 1884.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahn-Bauinspector Lantzendörffer.

Herr Regierungs-Baumeister Contag spricht über das Poetsch'sche Gefrierverfahren und referirt über die Abteufungsarbeiten in gefrorenem Boden auf der Grube „Centrum". Der Verein für Eisenbahnkunde hat am 3. Juli d. J. eine Excursion nach der Grube „Centrum" bei Königswusterhausen gemacht, um dort die Abteufungsarbeiten mittelst des Poetsch'schen Verfahrens zu besichtigen. Dieses dem Herrn Poetsch in Europa und den Vereinigten Staaten Nordamerikas patentirte Verfahren besteht im Wesentlichen darin, dass eine wasserführende Erdschicht durch Absenken von Röhren, in welche eine unter dem Gefrierpunkte des Wassers erkaltete Lauge eingeführt wird, in ein Froststück umgewandelt wird, innerhalb dessen der Aushub des Bodens trocken bewerkstelligt werden kann. Zu dem Ende wird ein System von 200 mm weiten Röhren durch das schwimmende Gebirge bis in die darunter befindliche feste Schicht gesenkt. Der untere, nach Innen konische Theil dieser Röhren wird durch einen eingetriebenen Holzpflock und darüber gebrachte Cement-, Letten- und Theerlagen wasserdicht geschlossen. Alsdann wird in jede dieser Röhren eine 30 mm weite, unten offene Röhre hineingelassen und in diese von oben her eine Kältelauge eingeführt. Letztere strömt aus der unteren Mündung der Röhre in den zwischen beiden Röhren befindlichen Zwischenraum und steigt in demselben wiederum in die Höhe, entzieht auf diesem Wege dem umgebenden Erdreich die Wärme und bringt dasselbe zum Gefrieren. Das Röhrensystem ist oben durch eine Fall- und Steigeröhre so mit der Eismaschine verbunden, dass die Lauge vermittelst einer Pumpe durch die innere Röhre abwärts gedrückt wird, in dem ringförmigen Zwischenraum in die Höhe steigt und durch die Steigeröhre wiederum in die Eismaschine gelangt. Die letztere ist nach Carré'schem System gebaut und besteht aus einem Vorwärmer, Salmiakkessel, Condensator, Vereinigungsgefäss und Eisbildner. Aus dem in dem Salmiakkessel befindlichen, in Wasser aufgelösten Ammoniak (Salmiakgeist) wird durch Erwärmen das Ammoniakgas ausgetrieben, in dem Condensator gekühlt und in dem Vereinigungsgefäss bei ca. 10 Atmosphären Druck zu einer Flüssigkeit verdichtet. Diese Flüssigkeit strömt in einem dünnen Rohr nach dem Eisbildner, in welchem es durch Aufheben des Drucks verdunstet und hierbei seiner Umgebung — einer Chlormagnesium- oder Chlorcalciumlauge, deren Gefrierpunkt bei ca. 40° C. liegt — die Wärme entzieht. Die so erkaltete Lauge macht den oben beschriebenen Weg.

Herr Ingenieur Orenstein erläutert die von ihm im Vereinslocal ausgestellte Velociped-Draisine. Die vor Kurzem in den Verkehr gebrachte Draisine soll den Bahnmeister in den Stand setzen, schneller und müheloser, sowie unabhängig von der Mitwirkung anderer Personen seine Strecke zu bereisen. Besonders charakteristisch bei dieser Draisine ist die Anwendung von nur 3 Rädern, von welchen das grösste das Triebrad, die beiden anderen die Laufräder sind. Bei dieser Anordnung ist es möglich, selbst Curven von 10 m Radius schlank zu durchfahren. Von den 3 Rädern bewegen sich 2 hintereinander auf dem rechten, das dritte auf dem linken Schienenstrange. Die beiden erstgenannten Räder sind durch ein Holzgestell verbunden, welches 2 Sitze trägt und mit welchem das dritte Rad durch eine Querstange verbunden ist. Die Draisine wird durch eine, mit den Händen und Füssen auf einen Hebel mit Zahnradmechanismus ausgeübte rudernde Bewegung zum Fahren gebracht. Zur Vermeidung von Entgleisungen hat das dritte auf dem linken Schienenstrange laufende Rad einen erheblich kleineren Durchmesser erhalten, als die beiden anderen. Hierdurch soll erreicht werden, dass sowohl dieses Rad, als auch das grössere Triebrad gegen die linke bezw. rechte Schiene gedrängt wird. Bei den amtlichen Prüfungen der Draisine sind folgende Resultate erzielt worden: Dieselbe wurde durch einen Mann auf einer Strecke

mit 4,5 ‰ Steigung mit einer Geschwindigkeit von 14 km pro Stunde vorwärts bewegt. Die Rückfahrt erfolgte sogar mit einer Geschwindigkeit von 20,85 km. Auf einer Strecke von 10 ‰ Steigung wurde eine Geschwindigkeit von 9–10 km erzielt. Während der grössten Geschwindigkeit wurde die Draisine durch eine leicht zu handhabende Bremse auf eine Schienenlänge zum Stehen gebracht. Das dritte Rad der Draisine kann mit seinen Querverbindungen nach Lösen einiger Flügelmuttern leicht von dem Gestelle entfernt werden. Alsdann nimmt die Draisine einen sehr geringen Raum ein und kann leicht im Packwagen eines Zuges untergebracht werden. Die geschilderte Draisine ist in Amerika bereits bei allen Verwaltungen eingeführt und sind dort schon circa 1700 Stück abgeliefert worden, während in Deutschland sich bis jetzt nur 10 Stück befinden. Die Draisine kann auch mit 4 Rädern angefertigt werden. — In der an den Vortrag sich anschliessenden Discussion wird im Allgemeinen die Brauchbarkeit eines Fahrzeuges wie das beschriebene nicht bestritten.

Herr Regierungs- und Baurath Reder spricht hierauf über die Einrichtungen bei der Berliner Feuerwehr und deren Thätigkeit. Das Feuerwehrcorps ist in 5 Compagnien eingetheilt. Die 1., 2., 3. und 4. Compagnie bestehen aus je 4 Zügen, von welchen 3 je eine grosse Handspritze, einen Wasserwagen und einen Personenwagen, der erste Zug auch einen Utensilienwagen führen. Der 4. Zug dieser Compagnien führt eine Dampfspritze und einen Schlauchtender. Die 5. Compagnie, das Centraldepot, stellt den Centralzug, welcher aus Gas- und Dampfspritze, Wassertender, Geräthewagen, Dampfspritze und Schlauchtender und 2 Personenwagen besteht. Bei der Gas- und Dampfspritze wird der Dampf durch Kohlensäureentwickelung bei der Hinfahrt zum Feuer erzeugt; sie wird wegen ihrer vorzüglichen Wirkung seit dem 3. September 1883 bei allen Centralzügen verwandt. Der Ort, wo eine Meldestation oder ein Feuermelder sich befindet, wird durch die Feuerlaternen oder Litfasssäulen kundgegeben. Die Feuermeldestationen sind in den bebauten Stadttheilen Berlins so vertheilt, dass die nächsten Polizeistationen in 3 Minuten, die öffentlichen Feuermelder in 4 Minuten und endlich die Feuerwehrstationen in 5 Minuten erreicht werden können. Die elektrischen Leitungen bestehen in 360 km Kabel und 17 km oberirdische Leitungen. Das Personal der Berliner Feuerwehr bestand 1883 aus: 1 Branddirector, 1 Brandinspector, 11 Brandmeistern, 7 Feldwebeln, 63 Ober-Feuermännern, 8 Maschinenmeistern, 249 Feuermännern, 390 Spritzenmännern, 56 Fahrern, zusammen 786 Mann. Die Feuerwehr besitzt: 11 Handspritzen mit 11 Handschlauchwagen, 1 Gas- und Dampfspritze mit 1 Wassertender, 5 Dampfspritzen mit 5 Schlauchtender, 10 Wasserwagen, 13 Personenwagen, 4 Utensilien- und 1 Geräthewagen mit eiserner mechanischer Rettungsleiter. Alle Fahrzeuge haben 59196 km zurückgelegt und 6782,3 ℳ Reparaturkosten verursacht, demnach 1,14 ₰ pro Kilometer. Von den 56 Gespannen à 2 Pferden sind 51 in steter Bereitschaft. Von allen Gespannen sind auf Steinpflaster 51233 km, auf Asphaltpflaster 7974 km zurückgelegt worden. Die Unfälle auf beiden Pflasterarten verhalten sich wie 1 : 9,779. Die Gesammtzahl der im Jahre 1883 stattgehabten Brände betrug 1924, davon waren: 27 Grossfeuer, 61 Mittelfeuer, 556 Kleinfeuer mit und 1213 Kleinfeuer ohne Alarmirung, ferner 67 blinder Lärm. An Wasser wurden im Ganzen consumirt 1196469 l. Die Brände fallen hauptsächlich in die Zeit von 6—10 Uhr Abends; an den verschiedenen Wochentagen ist kein Unterschied zu merken, ebensowenig eine Steigung bei extremen Temperaturen. Die meisten Brände kamen bei einer Temperatur von 1° bis 21° Wärme vor. Die Zeit zwischen Abgang der Feuermeldung und Ankunft des ersten Löschzuges auf der Brandstelle beträgt 10 Minuten, die durchschnittliche Dauer der Inanspruchnahme 5⅓ Stunden bei Grossfeuer, 1¾ Stunden bei Mittel- und ¾ Stunden bei Kleinfeuer. In der sich an den Vortrag anschliessenden Discussion werden die Zahlenangaben bezüglich der im Jahre 1883 stattgehabten Brände dahin ergänzt, dass die Anzahl der eigentlichen „Schadenfeuer“ nur 550 betragen habe.

Durch übliche Abstimmung werden die Herren Regierungs-Baumeister Bassel, Eisenbahn-Maschineninspector Schumacher und Regierungs-Assessor Wache als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen.

Präjudizien.

v. O. **Wenn die Stadtgemeinde an der Strasse solche Veränderungen vornimmt, welche eine Aufhebung oder erhebliche Beschränkung ihrer Benutzung zur Folge haben, so ist dieselbe zur Entschädigung des Hauseigenthümers verpflichtet. Dies gilt auch dann, wenn eine Eisenbahngesellschaft mit Zustimmung der Gemeinde für den Zweck ihres Bahnbaues Nivellements-Veränderungen, welche das Benutzungsrecht der Anlieger verletzen, zur Ausführung bringt.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Eheleute Eitel und Gen. zu Düsseldorf haben im Klagewege von der Köln-Mindener Eisenbahn eine Entschädigung gefordert für die Nachtheile, welche ihrem an der Grafenberger Chaussee gelegenen Erbe durch die in den J. 1879 u. 1880 zum Zwecke der Ueberführung über die Köln-Mindener Eisenbahn bewerkstelligte bedeutende Erhöhung gedachter Chaussee, die bereits i. J. 1879 den von den Behörden anerkannten Charakter einer städtischen Strasse hatte, entstanden sind. Das Landgericht hat die Klage zurückgewiesen, das Oberlandesgericht Köln dagegen eine von den Experten ermittelte Entschädigung zuerkannt. Die gegen das Urtheil II. Instanz eingelegte Revision, welche den ausgesprochenen Grundsatz der Ersatzpflicht der Beklagten angriff, hatte keinen Erfolg. Zur Begründung der Revision war geltend gemacht worden, dass die Grafenberger Chaussee Eigenthum des Staates sei und Kläger ein Recht an derselben, welches den Entschädigungsanspruch zu begründen vermöge, nicht besitze. Diese Beweisführung reprobirte aber das Reichsgericht gegenüber der thatsächlichen Feststellung des Oberlandesgerichts, dass die genannte Chaussee bereits zur Zeit ihrer erfolgten Höherlegung den Charakter einer städtischen Strasse hatte, als rechtlich nicht zutreffend. Nachdem dasselbe zu dem Rechtsschluss gekommen, dass den Hauseigenthümern gegen die Dispositionen, welche im öffentlichen Interesse an der Strasse vorgenommen werden, ein Widerspruch nicht zustehe, wird in den Gründen weiter ausgeführt, dass dieselben dennoch berechtigt seien, für solche Veränderungen, welche eine Aufhebung oder erhebliche Beschränkung ihrer Benutzung zur Folge habe, Entschädigung zu fordern (Art. 701 Bürg. G. B.). Dieser Satz gelte unbedenklich, namentlich auch dann, wenn eine Eisenbahn mit Genehmigung der zuständigen Behörden zu dem Zwecke ihres Bahnbaues Nivellements-Veränderungen, welche das Benutzungsrecht der Anlieger verletzen, zur Ausführung bringt. Die vorstehende Ausführung entspricht der in der Rheinisch-Französischen Doctrin und Judicatur constant herrschenden Auffassung und in gleichem Sinne ist für das Gebiet des Preussischen Rechts in Uebereinstimmung der Rechtsprechung des vormaligen Ober-Tribunals vom Reichsgericht erkannt worden.“ Vgl. Entscheid. Bd. VII. S. 213. (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts in Sachen Köln-Mindener Eisenbahn wider Eitel, vom 13. Februar 1883; Puchelt, Zeitschr. f. Franz. Civilrecht Bd. XV. S. 445 ff.)

Literatur.

— st. — **Der Ingenieur-Kalender** von H. Fehland, Jahrgang 1885 ist soeben im Verlage von Julius Springer in Berlin erschienen. Wie uns die Durchsicht zeigt, hat der Herausgeber sich wieder bemüht, diesen Kalender immer mehr zu vervollkommnen und zu verbessern, um damit dem Ingenieur, wie Techniker ein vollständig zuverlässiges, über die wichtigsten Fragen schnell orientirendes Taschenbuch zu bieten. Eine gewiss willkommene Neuerung hat der Abschnitt „Turbinen“, unter Benutzung von Meissner's „Turbinenbau“ erfahren, eine gänzlich zeitgemässe Umarbeitung das Capitel „Rübenzuckerfabrikation“. Wenn sonst auch der Inhalt im Grossen und Ganzen derselbe geblieben ist, so sind doch neben verschiedenen Berichtigungen, einzelne Vervollkommnungen in der Berechnung von Maschinen und deren Bestandtheilen vorgenommen worden und ist kein Fortschritt in der Technik, keine Errungenschaft der Mathematik unbeachtet geblieben.

Die praktisch bewährte Zweitheilung des Kalenders ist beibehalten worden, ebenso vorzüglich und zweckentsprechend wie seither, sind Anordnung und Ausstattung desselben; dabei hat der Preis eine Ermässigung auf 3 ℳ erfahren.

Der besprochene Kalender verdient daher gewiss die weiteste Verbreitung in allen Fachkreisen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach einer Mittheilung der Direction der Nordbrabant Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft wird die zwischen Boxtel und Schyndel gelegene Haltestelle „Liempde“ für den Personen- und Güterverkehr und die zwischen Pr. Uedem und Xanten gelegene Haltestelle „Labbeck“, welche bereits vom 20. Mai cr. ab provisorisch für Personen-Verkehr eingerichtet war, am 15. d. Mts. auch für den Güter-Verkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:

von Liempde	bis	Boxtel	5 km
„	„	Schyndel	5 „
„ Labbeck	„	Pr. Uedem	7 „
„	„	Xanten	5 „

(2364)

Nach einer Mittheilung der General-Direction der K. K. pr. Oesterreichischen Nordwestbahn ist am 1. October cr. die in der Strecke Deutschbrod-Kolin zwischen den Stationen Caslau-Sedletz-Kuttenberg gelegene Haltestelle „Cirkwitz“ für den Local-Personen- und Gepäck-Verkehr in der Strecke Deutschbrod-Kolin eröffnet worden.

Berlin, den 6. October 1884. (2365)

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Wex.

II. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staats-Eisenbahnen ist die Station Szliács am 30. September cr. für Eil- und Frachtgüter geschlossen worden. Die Beförderung der Reisenden und des Reisegepäcks wird seit 1. October cr. durch die vor der Station Szliács bei Wärterhaus No. 4 gelegene Haltestelle vermittelt, woselbst die Personen befördernden Züge eine Minute anhalten.

Berlin, den 4. October 1884. (2366)
Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Wex.

III. Aenderung von Stationsnamen.

Hessische Ludwigsbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass unser an dem neuen in Ausführung begriffenen Central-Personenbahnhof belegener neuer Güterbahnhof in Frankfurt a. M. nunmehr die Bezeichnung Frankfurt a. M. H. L. B. erhalten hat.

Neben demselben bestehen unsere beiden Güterstationen Frankfurt Ostbahnhof und Frankfurt Westbahnhof Hessische Ludwigsbahn unverändert fort.

Mainz, den 3. October 1884. (2367)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes.
Die Special-Direction.

IV. Güterverkehr.

Vom 10. October d. Js. ab treten für die Beförderung von Schwefelkies bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht die nachfolgenden Ausnahmetarifsätze in Kraft:

A) im Staatsbahn-Verkehr Elberfeld-Breslau
von Grevenbrück nach Klettendorf = 1,84 *M.*
„ Schwelm „ do. = 1,76 „
pro 100 kg;

B) im Staatsbahn-Verkehr Köln (rechtsrheinisch)-Breslau
von Lintorf nach Klettendorf = 1,83 *M.*
pro 100 kg.

Breslau, den 1. October 1884. (2368)
Königliche Eisenbahn-Direction
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum diesseitigen Local-Güter-Tarife vom 1. Mai 1881 ist der vom 1. October d. J. ab gültige Nachtrag 24 herausgegeben, welcher enthält: Beschränkung des Verkehrs der Station Piesberg, Ueberführungsgebühren bei Verwendung mehrerer Wagen, Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für Sprit und Spiritus zum See-Export, sowie Aufhebung von Ausnahmetarifsätzen für Steinkohlen etc.

Exemplare des Nachtrags sind von den Güter-Expeditionen zu beziehen. (2369)

Hannover, den 28. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. November d. J. an werden im Verkehr von und nach der zwischen den Stationen Nienhagen und Halberstadt gelegenen Haltestelle Gross-Quenstedt auch Eil- und Frachtstückgüter, sowie Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere zur Beförderung zugelassen, so dass von dem genannten Tage an der Verkehr mit Gross-Quenstedt keinen Beschränkungen mehr unterliegt.

Magdeburg, den 1. October 1884. (2370)
Königliche Eisenbahndirection.

Saarkohlen-Verkehr nach der Schweiz. Am heutigen Tage ist ein neuer Tarif No. 12, durch welchen der bisherige Tarif No. 12 nebst Nachtrag I aufgehoben wird, in Kraft getreten. Preis 40 ₰. Derselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze für die Schweizerischen Stationen.

Köln, den 1. October 1884. (2371)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Im Westdeutschen Verbande tritt mit dem 1. December d. J. eine Aenderung in der Instradirung des Güterverkehrs insofern ein, als der Verkehr nach directen Frachtsätzen

1. über Lüneburg nach Kiel ausschliesslich über Harburg-Ottensen (unter Ausschluss der Route Lauenburg-Lübeck),
2. auf der Route Buchholz-Büchen ausschliesslich über Lauenburg (unter Ausschluss des Weges über Hamburg),
3. auf der Route Buchholz-Lübeck ausschliesslich über Hamburg-Wandsbeck (unter Ausschluss des Weges über Lüneburg-Büchen),
4. auf der Route Buchholz-Kleinen in östlicher Richtung ausschliesslich über Lauenburg-Hagenow (unter Ausschluss des Weges über Hamburg), in westlicher Richtung ausschliesslich über Hamburg-Lübeck (unter Ausschluss des Weges über Lauenburg)

abgefertigt wird.

Hannover, den 15. October 1884. (2372)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Mit dem 15. October l. J. kommt der Nachtrag XIII zu unserem Localgütertarif zur Einführung. Derselbe enthält neue directe Frachtsätze für die Stationen unserer Nassauischen Linien mit den übrigen Stationen unserer Bahn, sowie Berichtigungen. Gleichzeitig treten mit Einführung dieses Nachtrages die bisher noch nicht zur Anwendung gekommenen Sätze des Nachtrags XI in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen, sowie unser Tarifbureau.

Mainz, den 30. September 1884. (2373)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes.
Die Special-Direction.

Hessische Ludwigs-Bahn. Am 1. October cr. kommt im **Hessisch-Pfälzischen** Güterverkehr der Ausnahmetarif 6 — veränderte Frachtsätze für die Güter des Specialtarifs III enthaltend — zur Einführung. Derselbe ist, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich von unserem Tarifbureau zu beziehen.

Mainz, den 30. September 1884. (2374)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Am 15. n. Mts. treten zu den vom 1. Mai 1883 ab gültigen Tarifen für den Güter- beziehungsweise Vieh- etc. Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) einer- und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits die Nachträge VI in Kraft, enthaltend neben Entfernungen und Tarifsätzen für die neu aufgenommenen Stationen Bulderu, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) sowie für die in den Vieh- etc. Verkehr einbezogene Station Golzwarden der Oldenburgischen Staatsbahn eine Bestimmung, betreffend Vereinigung des Stations- und Expeditionsdienstes der Stationen Quakenbrück (Old.) und (K. r.).

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. (2375 B & W)

Oldenburg, 1884 September 30.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirection.

Am 10. l. Mts. wird die Station **Neusalza-Spremberg** in den im **Berlin-Sächsischen Verbands-Güterverkehre** bestehenden **Ausnahmetarif** 5 **für Steine etc.** einbezogen.

Die Frachtsätze können bei den betheiligten Güterexpeditionen eingesehen werden.

Dresden, am 3. October 1884. (2376)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für den Transport **roher Eisenerze** von **Berggiesshübel nach Zwickau** wird eine Ermässigung der tarifmässigen Fracht um Acht Mark pro Wagenladung à 10 000 kg im Restitutionswege unter der Bedingung gewährt, dass innerhalb Jahresfrist zusammen 1 000 Wagenladungen à 10 000 kg nach Zwickau aufgegeben werden und jede einzelne Frachtbriefsendung aus 5 Doppelladungen besteht. Obige Vergütung erfolgt nach Erfüllung des vorgeschriebenen Transportquantums gegen Vorlegung der Originalfrachtbriefe.

Dresden, am 3. October 1884. (2377)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 15. October d. J. tritt ein Tarif für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen** und **lebenden Thieren** zwischen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (links- und rechtsrheinischer) und Elberfeld, sowie der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Niederländischen Rhein-, der Holländischen, der Niederländischen Central- und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft andererseits in Kraft.

Durch diesen Tarif werden folgende für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren aufgehoben:

1. der Tarif vom 15. Mai 1881 für den Bergisch-Märkisch-Niederländischen Eisenbahn-Verband;
2. der Tarif vom 1. April 1881 für den Rheinisch-Niederländischen Verband via Venlo bezw. Cleve-Zevenaar und Cleve-Nymegen;
3. der Tarif vom 1. October 1880 zwischen Stationen der Köln-Mindener Eisenbahn und Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn via Emmerich andererseits;
4. der Tarif vom 1. November 1883 zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Niederländischen Rheinbahn andererseits;
5. der Tarif vom 1. November 1883 zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft andererseits;
6. der Tarif vom 1. November 1880 für den Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verband.

Die vorbezeichneten Tarife treten nebst Nachträgen indessen nur insoweit ausser Geltung, als dieselben den Verkehr zwischen den jetzigen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (links- und rechtsrheinischen) und Elberfeld, sowie der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und Stationen der Niederländischen Staats-, der Niederländischen Rhein-, der Holländischen, der Niederländischen Central- und der Nordbrabant-Deutschen Bahn andererseits betreffen. Soweit die Berechnung der Frachten sich nach den bisherigen Tarifen billiger stellt, werden dieselben noch bis zum 1. December d. J. angewandt. (2378)

Elberfeld, den 26. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäfsführende Verwaltung des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs.

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Im rubr. Verband-Verkehr treten folgende directe Frachtsätze in Kraft:

1. Am 1. October cr. zwischen Oberleschen und Jauer, Striegau, Königszelt, Schweidnitz, Canth und Mettkau; zwischen Blumenhagen, Ueckermünde, Torgelow einerseits und Breslau-Freiburger-, Rechte-Oder-Ufer und Breslau-Warschauer Stationen andererseits; zwischen Schierokau R. O. U. E. einerseits und Stationen des Directionsbezirks Berlin andrerseits, sowie zwischen Glatz und Friedland i. Schl.
2. Am Tage der Betriebs-Eröffnung der Strecken Liegnitz-Goldberg und Greiffenberg-Friedeberg am Queiss. Zwischen Goldberg bezw. Friedeberg a. Queiss einerseits und Breslau-Freiburger-, Rechte-Oder-Ufer und Breslau-Warschauer Stationen andererseits.

Die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Expeditionen, sowie beim Auskunfts-Büreau der Deutschen Reichs- und Königl. Preuss. Staatsverwaltung hier — Bahnhof Alexanderplatz — zu erfahren.

Berlin, den 30. September 1884. (2379)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Belgischer- und Bayerisch-Belgisch-Englischer Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. December l. J. ab treten die zwischen Vireux, Station der Grossen Belgischen Central-Bahn, einerseits und den sämmtlichen im Tarife vom 10. April 1883 bezw. 1. Juni 1883 aufgeführten Stationen der Bayerischen Staatsbahn bezw. K. K. Direction für Staatsbahn-Betrieb Wien andererseits bestehenden Frachtsätze ausser Wirksamkeit.

Köln, den 18. October 1884. (2380)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Am 15. October cr. tritt als Anhang zum Güter-Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband ein Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen Benroth, Berkenroth, Bröl, Felderhöferbrücke, Ingersauelermühle, Ruppichteroth, Schönenberg und Waldbröl der Brölthaler Eisenbahn einerseits und den Stationen Mannheim der Badischen Staats-Eisenbahnen, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und Ludwigshafen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits in Kraft. Exemplare sind bei den Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 3. October 1884. (2381)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg wird vom 1. November cr. ab die Haltestelle Gross-Quenstedt auch für die Abfertigung von Eil- und Fracht-Stückgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden, so dass von dem genannten Tage ab eine unbeschränkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie von Personen und Gepäck von und nach Gross-Quenstedt stattfindet.

(2382)

Am 15. October cr. wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection in Breslau — die zwischen Leobschütz und Jägerndorf gelegene bisher nur für Personenabfertigung eingerichtete Haltestelle Mocker für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
Mocker-Leobschütz . . 11,6 km
Mocker-Jägerndorf . . . 6,4 „

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist Mocker nicht geeignet.

Berlin, den 6. October 1884. (2383)
Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Wex.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte finden unter den daselbst angeführten Bedingungen für Transporte von Pflaumen, gedörrte, Pflaumenmus (Powidl, Lequar) und Obst, getrocknet, von Ungarischen Stationen nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, sowie Dresden-Elbkai die Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 9 (Getreide), der Uebernahmetarife vom 10. August 1882 sammt Nachträgen im Reclamationswege Anwendung.

Wien, am 3. October 1884. (2384)
Betriebs-Direction.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 20. October a. c. tritt an Stelle des ab 1. Februar 1879 giltigen Specialtarifes für mineralische Kohlen, Coaks und Briquets im Verkehre von den Stationen Ostrau und Hruschau der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann Dombrau und Karwin der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der Mähr.-Schl. Centralbahn via Troppau nebst den hierzu gehörigen Nachträgen ein neuer, wesentlich ermässigter Tarif in Wirksamkeit.

Exemplare desselben können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 1. October 1884. (2385)

Südwestrussisch-Oesterreichischer Verkehr. Mit 20. October n. St. 1884 gelangt ein Nachtrag I zum obigen Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der reglementarischen und Tarifbestimmungen, Aufnahme neuer Stationen etc.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zu haben.

Wien, am 2. October 1884. (2386)
Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Am 15. October d. J. tritt zu unserem Local-Gütertarif vom 1. Juli 1878 der 7. Nachtrag in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Haltestellen Liempde und Labbeck.

Gennep, 1. October 1884. (2387)
Die Direction.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem Tage der Eröffnung der unter unserer Verwaltung stehenden Debreczin-Hajdu-Nánáser Eisenbahn treten die Tarife dieser Bahn für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie für den Gütertransport in Wirksamkeit.

Exemplare dieser Tarife sind im Tarifbureau der Kön. Ung. Staatseisenbahnen zu beziehen.

Budapest, am 3. October 1884. (2388)
Scholz,
Königl. Rath, Oberinspector.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäck-Verkehr. Am 15. November cr. gelangen die Tarifsätze für Schnell- und Personenzug-Billets im Verkehr zwischen Gera und Coblenz und von Gera und Jena einerseits, nach Marburg und Giessen andererseits zur Aufhebung.

Erfurt, den 1. October 1884. (2389)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

VI. Vermischte Bekanntmachungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Bromberg ist:

1. der Sitz der dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Königsberg i. Pr. unterstellten Bau-Inspection Memel von Memel nach Tilsit verlegt;
2. in Allenstein eine zweite, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Allenstein unterstellte Bau-Inspection mit der Bezeichnung „Bau-Inspection Allenstein II" errichtet, welcher vorerst die Strecke Allenstein-Göttkendorf und die am 1. November cr. zur Eröffnung gelangende Strecke Göttkendorf-Guttstadt-Wormditt zugetheilt ist.

Berlin, den 4. October 1884. (2390)
Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Wex.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 80. 1884

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11 October 1884.

Vereinfachung des Schriftwechsels.

Der Schriftwechsel, welchen das Verkehrswesen in seiner heutigen Ausdehnung erfordert, spielt eine nicht unbedeutende Rolle und beansprucht viele Arbeitskräfte.

Leider haften demselben noch immer eine Menge Gebräuche an, die, wie es auch bei anderen Behörden der Fall ist, dem Deutschen amtlichen Schriftwechsel einen schwerfälligen Charakter aufprägen. In keinem anderen Zweige der öffentlichen Verwaltung ist das Sprüchwort: „Zeit ist Geld" so Wahrheit, als gerade im Verkehrsdienst und deshalb möchte wohl eine Anregung am Platze sein, die auf Abschaffung der althergebrachten überflüssigen Redensarten im Schriftwechsel der Verkehrsanstalten hinzielt.

Auch der Umstand, dass das Verkehrswesen noch immerzu an Ausdehnung gewinnt, sowie der zunehmende internationale Charakter desselben, lassen jede nur mögliche Vereinfachung wünschenswerth erscheinen.

Wer Gelegenheit hatte zu beobachten, wie z. B. die Dienststellen der Französischen Eisenbahnen, höhere und niedere, mit einander schriftlich verkehren, wird sicher einen wohlthuenden Eindruck von der Einfachheit der Form und der Ausdrücke erhalten haben. Vergebens wird man da nach einem dem Deutschen „gehorsamst" oder „ergebenst" sinnverwandten Ausdrucke suchen.

Dergleichen Beiwörter, deren es Dank der Biegsamkeit unserer Sprache noch eine stattliche Reihe giebt, es sei nur beispielsweise an „ehrerbietigst, ebenmässig, geneigtest, höflichst" und nun gar an die in Süddeutschland gebräuchlichen Ausdrücke „dienstergebenst, diensthöflichst, dienstfreundlichst" erinnert, sind recht wohl entbehrlich, ohne dass hierdurch weder der nöthigen Achtung gegen Vorgesetzte, noch der Höflichkeit gegen Gleichgestellte irgend welcher Abbruch geschieht. Noch viele andere Worte und Satzbildungen, die jetzt unentbehrlich scheinen, sind überflüssig.

Berichte an Vorgesetzte werden oft wie folgt eingeleitet: „Der (tit.) beehre ich mich [in Erledigung der nebenbezeichneten hohen Verfügung] gehorsamst folgenden Bericht zu erstatten", oder „Folgendes vorzutragen" oder „anzuzeigen, dass u. s. w." Warum sollte man nicht der Einfachheit halber sofort mit dem Gegenstande des Berichts beginnen und die übliche nichtssagende Einleitung fortlassen können?

Ebenso könnte der einfache Antrag oder die Bitte ohne weitere Redewendung den Schluss bilden.

Der grösste Theil der Schriftstücke wird von Hand zu Hand weitergeleitet, indem jede Dienststelle ihre Angabe derjenigen der vorhergehenden auf dem ursprünglichen Schriftstücke folgen lässt.

Es ist gebräuchlich, derartige Zuschriften mit den Worten „brevi manu (br. m.)" einzuleiten, wofür jetzt vielfach die Uebersetzung „Kurzer Hand (K. H.)" oder „Urschriftlich (U.)" angewendet wird. Abgesehen von der Schwerfälligkeit dieser Ausdrücke, sind dieselben überhaupt überflüssig, weil Jedermann auch ohnedem sieht, dass die Zuschrift solcher Weise stattgefunden hat.

Wird Rückgabe eines Schriftstücks verlangt oder erbeten, so wird dies gewöhnlich durch die Abkürzungen „g. R. (gegen Rückgabe)" bezw. „g. gf. R. (gegen gefällige Rückgabe)" oder durch gleichbedeutende andere Abkürzungen — auch die Lateinischen sind noch sehr im Schwunge — ausgedrückt.

Die Mannigfaltigkeiten werden zu vermeiden sein, wenn eine für alle solche Fälle gültige, aus einem Buchstaben bestehende Abkürzung eingeführt würde. Der Buchstabe „Z." vor der Adresse würde z. B. ebensowohl „zurückzugeben" als „zurückerbeten" ausdrücken können. Es ist also vorzuschlagen, derartige Zuschriften lediglich durch die Adresse ohne weitere Vorzeichen und, falls Rückgabe nothwendig ist, durch Vorsetzung des Buchstabens „Z." einzuleiten.

Der Adresse solcher Zuschriften folgen in der Regel weitere entbehrliche Worte, wie z. B. „mit dem Bemerken ergebenst weiterzusenden", „mit dem Berichte gehorsamst vorzulegen", „mit dem Auftrage übersandt", „mit dem Eröffnen zurück", „zur gefälligen Kenntnissnahme mit dem Hinzufügen ergebenst zu übersenden" und ähnliche Redewendungen mehr, die nichts zu sagen haben, weil ohne dieselben das Verständniss einer Zuschrift in keiner Weise beeinträchtigt wird.

Nimmt man an, dass durchschnittlich 10 000 Dienststellen täglich nur 6 Zeilen solcher entbehrlichen Worte schreiben, so wird täglich 1 Ries Papier unnütz verschrieben und hierzu mindestens 40 Arbeitskräfte in Anspruch genommen. — Zieht man noch in Betracht, wie sehr auch das Lesen solcher Schriftstücke erschwert wird, in welchen immer und immer oft 20 und mehr Mal dieselben langathmigen und überflüssigen Redensarten wiederkehren, so wird der Vorschlag gewiss nicht unberechtigt erscheinen, endlich auch einmal im Amtsstyle jene wohlthuende Einfachheit ein-

zuführen, welche überall, wo sie angewandt wird, unserer Sprache nur zur Zierde gereicht.

Möge deshalb gleichzeitig mit dem Kampfe gegen die Fremdwörter ein Kampf gegen jeden unnützen Wortschwall verbunden werden! G. F.

Stehen die Preise der Personenbillets in den 4 Wagenclassen der Eisenbahnen im richtigen Verhältniss zu einander?

Unter der Voraussetzung, dass die Einnahme der Eisenbahnen aus dem Personenverkehr dieselbe bleiben soll, als sie bisher war, und dass jede Achse unter einem Personenwagen, unabhängig davon, ob sie unter einem Wagen I. oder IV. Classe läuft, die Durchschnittseinnahme bringen soll, ist es versucht, nach der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands pro 1881/82 im Nachfolgenden diese Preise zu ermitteln.

Nach dieser Statistik ergiebt sich der Bestand der Personenwagen nach Classen geordnet aus Tabelle 15 Colonne 9 bis incl. 17. Dividirt man diesen durch die Anzahl der Plätze in jeder Classe, nach Colonne 21 bis incl. 24, so erhält man durchschnittlich auf jede Achse, welche unter einem Personenwagen

I. Classe läuft = 10 Plätze
II. „ „ = 20 „
III. „ „ = 25 „
IV. „ „ = 30 „

Es sind mit Ausschluss der Militärs auf Requisitionsschein und Militärbillets, aber einschliesslich Rückfahrts-, Rundreise- und Abonnementsbillets, sowie in Extrazügen, nach Tabelle 22 Spalte 19, 29, 39 und 49 = 26 714 729 182 Platzkilometer befördert; reducirt man diese nach dem Vorstehenden auf Platzkilometer in IV. Classe, so ergeben sich dafür = . . 35 708 079 055 als Platzkilometer IV. Classe.

Nach Spalte 20, 30, 40, 50 ergiebt der Personenverkehr aus den 4 Classen eine Einnahme von = 230 106 365 ℳ. Dies dividirt durch die Anzahl der auf IV. Classe reducirten Platzkilometer ergiebt, dass jedes auf IV. Classe reducirte Platzkilometer = 0,644 ₰ einbringt.

Hierbei ist nur die Voraussetzung gemacht, dass die vorhandenen Personenwagen durchschnittlich gleich viel benutzt werden.

Hieraus folgt:

Nach Tabelle 22:										Auf IV. Classe reducirte Platzkilometer gelaufen	Dafür sollten eingenommen werden mit 0,644 ₰ multiplicirt	Pro Personenkilometer wäre der Tarif festzusetzen auf
Personenkilometer		Platzkilometer		Eingenommen		Pro Personenkilometer						
nach Spalte	sind befördert	nach Spalte	sind gelaufen	nach Spalte	sind ℳ	nach Spalte	eingenommen im Durchschnitt ₰	einzunehmen tarifmässig ₰			ℳ	₰
Für die I. Classe:												
16	164 411 041	19	1 553 867 004	20	13 889 052	23	8,45	8		4 661 601 012	30 030 000	18,26
Für die II. Classe:												
26	1 269 221 177	29	5 974 957 905	30	70 055 398	33	5,52	6		8 962 436 857	57 730 000	4,55
Für die III. Classe:												
36	3 476 728 248	39	14 490 684 567	40	114 058 163	43	3,28	4		17 388 821 480	112 000 000	3,22
Für die IV. Classe:												
46	1 499 803 300	49	4 695 219 706	50	32 103 752	53	2,14	2,4		4 695 219 709	30 240 000	2,00
—	6 410 163 766	73	26 714 729 182	—	230 106 365	—	—	—		35 708 079 055	230 000 000	—

Die I. Classe ist also offenbar im Tarif zu billig angesetzt, und dürfte sie wohl auf 20 ₰ pro Personenkilometer, das Doppelte des Preises unserer Fahrpost, zu erhöhen sein, wenn berücksichtigt wird, dass die Wagen für diese Classe im Ankauf und der Unterhaltung viel theurer sind, als für die III. und IV. Classe, und dass ferner das reisende Publikum in I. und II. Classe an die Wartesäle etc. die grössten Anforderungen stellt.

Ferner zeigt sich, wie billig die Eisenbahn Personen transportiren kann, wenn alle Platzkilometer bei der Hin- wie bei der Rückfahrt, wie in Extrazügen, besetzt sind, weil auch jetzt das Platzkilometer nur 0,644 ₰ durchschnittlich einbringt.

Wesel, 1. October 1884. M. Becherer, Bauinspector.

Ein Wort über Stationsfahrpläne.

Die No. 75 dieser Zeitung enthält einen Aufsatz, betreffend die Einführung gedruckter Stationsfahrpläne für jede einzelne Station, ein Vorschlag, welcher an und für sich interessant genug erscheint, das „Für und Wider“ in Erwägung zu ziehen. Was den Dienst anlangt, und für diesen lässt sich das Nützliche der Stationsfahrpläne nicht absprechen, möchte jedoch die dermalige nachstehend beschriebene Einrichtung derselben, welche bei den Königlich Sächsischen Staatsbahnen besteht und ähnlich wohl von den meisten anderen Eisenbahnverwaltungen getroffen ist, zweckdienlich sein und dem Personal wie dem Publikum in jeder Weise genügen.

Einige Zeit vor dem Fahrplanwechsel werden von der betreffenden Oberbehörde den Stationen die Fahrdiensttabellen in reichlicher Anzahl zugesandt. Diese Tabellen sind in sehr übersichtlicher Weise angefertigt, recht handlich und enthalten nebst Erläuterungen und dergleichen die sämmtlichen Zugs- und Maschinenläufe. Seitens des Stationsvorstandes wird nun den betreffenden Stationsbeamten (Assistenten, Schirrmeistern) je ein Exemplar der Tabellen ausgehändigt, während für Weichenwärter und die übrigen Betheiligten im Stationsbureau Auszüge in ganz ähnlicher Weise, wie solche vom Einsender vorgeschlagen wurden, hergestellt werden. Bezügliche Anschläge kommen noch in die Telegraphenbureaux, Billetexpeditionen u. s. w. Die Stationsbeamten fertigen sich für ihren Gebrauch selbst eine Tabelle sämmtlicher auf der Station verkehrenden Züge etc. mit Kreuzungen und was sonst erforderlich, an, ein Jeder nach seinem Gutdünken. Die Arbeit erfordert nur ganz geringe Zeit, die wohl dem Einzelnen bei noch so lebhaftem Verkehr zu Gebote steht. Auf den grössten Stationen gelangen gedruckte specielle Stationsfahrpläne in die Hände des betheiligten Personals. Wenn es auch einem zur Stellvertretung commandirten auswärtigen Beamten schwer fallen mag, auf einer sehr frequenten Station sich sofort zurecht zu finden, so wird doch durch die ja bei jeder Station vorhandene Stationsfahrtabelle, wenn auch nicht sofort, Abhilfe geschafft.

Was die mehrerwähnten Stationsfahrpläne für das Publikum speciell anlangt, so wird sich ein Nutzen für dasselbe kaum finden lassen. Denn im Allgemeinen nimmt nur ein ganz geringer Theil des geschäftstreibenden Publikums Interesse an den Abfahrtszeiten der auf vielen Stationen in ausserordentlich grosser Anzahl verkehrenden Güter- und Bedarfsgüterzüge. Ein Jeder hat ja schliesslich die Gewissheit, dass seine Güter den betreffenden Reglements entsprechend so bald als thunlich, jedenfalls aber in der stipulirten Frist zum Abgange gelangen.

Nicht unerwähnt möge hierbei bleiben, dass die im Laufe einer Fahrplanperiode öfters sich ändernden Güterzugszeiten und der Umstand, dass in Folge Verspätung von Personenzügen Güterzüge in anderem Fahrplane verkehren müssen, im Publikum nur Irrthum und Wirrwarr hervorrufen würden.

Ein Bedürfniss, die Personenfahrpläne hinsichtlich des Güterzugsverkehrs nebst der Angabe von Kreuzungen, Ueberholungen, Einfahrts- und Abfahrtsgleisen und dergleichen mehr zu ergänzen resp. solche von Bahnwegen für das Publikum erscheinen zu lassen, dürfte also nicht vorliegen. Die geringe Nachfrage nach Güterzugs- oder allgemeinen Fahrplänen würde das oben Gesagte bestätigen. O. St. in Sz.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Sistirung der Verstaatlichungsaction und das gemischte System.

In letzter Zeit wurde wieder von der Verstaatlichung Böhmischer Bahnen gesprochen. Es sind jedoch alle hierauf bezüglichen Mittheilungen vollständig unbegründet; es ist im Gegentheile von der Oesterreichischen Regierung der Entschluss gefasst worden, mit dem Erwerb von Privatbahnen vorläufig nicht mehr fortzufahren, da das bisher geschaffene Staatsbahnnetz in seiner Ausdehnung und Richtung vollkommen zu genügen scheine, um das Staatsbahnsystem in Oesterreich überhaupt und dessen Rückwirkungen auf die Privatbahnen zu erproben. Die jüngsten Acquisitionen und deren thatsächliche Einfügung in das Staatsbahnnetz waren mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Es ist gewiss keine Kleinigkeit, so gewaltige Verwaltungskörper, wie sie einzelne Bahnen darstellen, in eine Einheit zu verschmelzen und dann wieder in die Einzelglieder dieser Einheit die neuen Betriebsdirectionen und Betrieb-ämter einzureihen. — Die massgebenden Kreise selbst theilen nicht den Glauben an die allein seligmachende Kraft des Staatsbahnsystemes; es soll sich eben im Wettbetriebe mit den Privatbahnen kräftigen, da sonst zu befürchten steht, dass die Büreaukratie mit allen ihren Auswüchsen die Herrschaft gewinnt. Darum entspricht das gemischte System jedenfalls unseren Verhältnissen und Bedürfnissen.

Der Güterverkehr der Arlbergbahn.

Nach den berechtigten, mitunter dithyrambischen Lobpreisungen der so raschen Eröffnung der Arlbergbahn ist die nüchterne Erwägung am Platze, welchen Verkehr dieselbe zu vermitteln berufen ist. Es ist sich gegenwärtig zu halten, dass die Ungarischen Cerealien einen bedeutenden Vorsprung vor den concurrirenden Amerikas und Russlands gewinnen werden; sie ist für den Verkehr Innerösterreichs ferner von entscheidender Bedeutung. Vorarlberg ist nicht mehr auf den fremden Import angewiesen; Bregenz wird bald, unterstützt durch die Oesterreichische Trajectanstalt, ein wichtiger Stapelplatz landwirthschaftlicher und industrieller Exportartikel werden. Die Arlbergbahn eröffnet durch ihren unmittelbaren Anschluss an die Schweizer und Deutschen Bodenseebahnen dem Oesterreichisch-Ungarischen Exporte auch für die Westschweiz, Baden, Elsass-Lothringen und Frankreich einen ungleich kürzeren Transportweg wie der bisher bestehende. Dass die Arlbergbahn auch die Concurrenz des Russischen Getreides zu schlagen vermag, erhellt aus folgendem Calcül: Dasselbe gelangt bisher auf dem Seewege über Marseille und über Genua nach der Schweiz. Die Dampferfracht von Odessa nach Marseille betrug 311,33 Frcs. pro Tonne, mit der Eisenbahnfracht von Marseille nach Lyon 49,10 Frcs., nach Genf 52,20 Frcs., nach Basel 71,80 Frcs., nach Zürich 72,60 Frcs. Ueber Genua, Gotthardbahn nach Zürich kürzt sich der Weg gegenüber Marseille um fast 350 km, nach Basel um 250 km. Nach Massgabe des Einheitssatzes von 5 Cents = 0,02 fl. Gold pro Tonnenkilometer oder 0,00758 fl. pro Metercentner ergiebt dies für Zürich eine Frachtermässigung von 17,50 Frcs., für Basel 12,50 Frcs. pro Tonne, daher die Gesammtkosten des Transportes Russischen Getreides pro Tonne bis Zürich 55,10 Frcs., für Basel 59,30 Frcs.

Das Ungarische Getreide kostet dagegen nach den neuesten Verbandstarifen von Kanizsa oder Barcs nach Zürich 40,60 Frcs., nach Basel 44,70 Frcs.

Was den zu erhoffenden Gesammtverkehr der Arlbergbahn betrifft, so hat die Fachabtheilung der K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen ihn als einen Theil von 422 000 t aus dem Gesammtquantum des überhaupt in Frage stehenden Verkehrs von 1 130 000 t jährlich angeschlagen. Es sollen davon 290 000 t auf Wagenladungsgüter, 132 000 t auf Stückgüter entfallen. Von der Jahresziffer des Transitverkehrs der Brennerbahn von 300 000 t werden 200 000 t, mindestens eben so viel über die Giselabahn und Wörgl-Innsbruck der Arlbergbahn zufallen.

Wiener Stadtbahn.

Die Frage der Wiener Stadtbahn befindet sich gegenwärtig im Zustande der Ruhe. Das letzte der verschiedenen Projecte, welches zur Realisirung der Wiener Stadtbahn gemacht wurde und eine zeitlang auch aussichtsvoll schien, ging dahin, zunächst eine der Hauptlinien der Fogerty'schen Bahn zu bauen und dieselbe den Staatsbahnen in Betrieb zu übergeben. Die Studien, welche diesbezüglich veranlasst wurden, führten jedoch, namentlich vom Standpunkte der Rentabilität, zu keinem günstigen Resultate, das Project wurde daher fallen gelassen. Im Laufe des Sommers fanden nun im Handelsministerium bezüglich der Stadtbahnfrage Pourparlers statt, welche zu dem Ergebnisse führten, dass der Handelsminister den Präsidenten der Staatsbahnen, Sectionschef (jetzt in Folge seiner jüngsten Erhebung in den Freiherrnstand Baron v.) Czedik, mit dem Studium der Angelegenheit und dem Auftrage betraute, Vorschläge zu erstatten.

Eisenbahnen für Croatien.

Das Ungarische Communicationsministerium hat schon vor längerer Zeit den Bau von 4 sehr wichtigen und nicht kurzen Eisenbahnlinien für Croatien in Aussicht genommen und wenn hierbei zugleich versucht wird, diese Eisenbahnbauten mit möglichst geringer oder ganz ohne Belastung des Staates durchzuführen, so ist dies ein Bestreben, welches in der letzten Zeit, seit Schaffung des Gesetzes über die Vicinalbahnen, auch in Ungarn stets befolgt wird. Es soll in möglichst kurzer Zeit eine von Agram, resp. von der nächst Agram befindlichen Südbahnstation Sussed ausgehende, über Zabok, Krapina, Warasdin bis an die Südbahnstation Csakaturn führende Eisenbahn, d. h. die wiederholt urgirte Bahn durch Zagorien, mit Betheiligung aller Interessenten, die ohne Ausnahme bereits zugestimmt haben, zwar auf Grund des Gesetzes über Vicinalbahnen, aber als normalspurige Eisenbahn gebaut werden, bezüglich welcher jedoch, nachdem sie 2 Hauptlinien mit einander verbinden wird, eine Gesetzesvorlage demnächst der Legislative unterbreitet werden soll. — Die zweite neue Linie soll als Verlängerung der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn von der Station St. Lörincz dieser Bahn ausgehen, bei Miholjacz die Drau übersetzen, über Djakovar bis Verpolje führen und dort in die Eisenbahnlinie Dalja-Brood-Sarajevo einmünden. Auch diese Linie soll ohne Belastung des Staates von der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn-Actiengesellschaft erbaut werden, sobald die betreffenden Interessenten und namentlich alle Slavonischen Comitate ihre Beiträge zugesichert haben werden; es fehlt diesbezüglich nur noch der Abschluss der Verhandlungen mit einigen der Interessenten. — Die dritte neue Eisenbahnlinie, die aus den vorhandenen Geldern des Grenzwälderfonds erbaut werden soll, wird von Mitrovicza über Brood nach Sunja führen und ist durch ein Gesetz bereits votirt; die Linie soll sofort bis Brood gebaut und, sowie die Gelder einlaufen, successive weitergeführt und beendigt werden. — Die vierte Eisenbahnlinie wird von Pankracz — wo sie später an die Grenzbahn anschliessen wird — über Daruvar nach Barcs führen und ebenfalls als Vicinalbahn ohne Belastung des Staates gebaut werden.

Oesterreichische Staatsbahnen: Personalnachricht.

Der Präsident der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen, Herr v. Czedik, ist als Grosskreuz des Leopold-Ordens in den Freiherrnstand erhoben worden.

Ernennung der Mitglieder des Staats-Eisenbahnraths.

Der Handelsminister hat die Ernennungen für den Staats-Eisenbahnrath vollzogen. Der Staats-Eisenbahnrath besteht aus 50 Mitgliedern, von denen 24 auf Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern, 12 auf Vorschlag von landwirthschaftlichen Corporationen, 9 vom Handelsminister nach freiem Ermessen, 5 Mitglieder endlich in der Weise ernannt werden, dass der Finanzminister und der Ackerbauminister je 2 und der Reichs-Kriegsminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnen. Der im Juli d. J. aufgelöste Staats-Eisenbahnrath zählte blos 26 Mitglieder. Die Mitglieder des Staats-Eisenbahnraths sind auf die Dauer von 3 Jahren ernannt. Die Ernennungen wurden mit einer Kundmachung im nichtamtlichen Theil der „Wiener Zeitung" publicirt. Wir finden unter denselben allerdings mehrere Eisenbahnfachmänner, besonders pensionirte oder zu anderen Berufsthätigkeiten übergegangene (so z. B. v. Hahn, K. K. Regierungsrath und Generaldirector der Länderbank, K. Hladik, Eisenbahn-Oberinspector in Pension, Pitreich, K. K. Oberst, Chef des Eisenbahnbureaus des Generalstabs, Wagner v. Wagenburg, Vorstand der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen in Pension), deren Anzahl aber ist viel zu gering gegenüber den im Staats-Eisenbahnrath vertretenen anderen Berufssphären. Es würde übrigens der Wirksamkeit dieser auf erweiterter Grundlage erneuerten Institution nur förderlich gewesen sein, wenn hervorragende noch active Kräfte anderer Verwaltungen dieser Ehre theilhaftig geworden wären; vielleicht geht die Regierung selbst mit solchen nachträglichen Ernennungen um, weil einige Posten von Ersatzmännern noch unbesetzt blieben. Man ist mit Recht darauf gespannt, welche von den Ernannten in den engern Ausschuss berufen werden, weil diesem ja eigentlich die stete Controle und das mittelbare Eingreifen zusteht.

Eisenbahn Laun-Leipa-Gabel-Reichenberg.

Die Reichenberger Handelskammer hat nachstehende Resolution gefasst: „Die Kammer anerkennt unter Berufung auf frühere Beschlüsse neuerdings die dringende Nothwendigkeit einer möglichst directen Eisenbahnverbindung zwischen dem Nordwestböhmischen Braunkohlenbecken und dem nordöstlichen Theile des Kammerbezirkes, schliesst sich den seit Kurzem zu Tage getretenen, auf Herstellung einer derartigen Verbindung gerichteten Bestrebungen an und beschliesst, in einer motivirten Eingabe das Handelsministerium zu bitten, dass bei Verleihung der Concession zum Bau und Betriebe einer solchen Eisenbahn unter den vorliegenden mehreren Projecten jenem der Vorzug gegeben werden möge, welches die möglichst directe Verbindung des Centrums des Kammerbezirkes mit dem genannten Kohlenbecken sichert, das ist dem Projecte Laun-Leitmeritz-Leipa-Gabel-Reichenberg."

Viehexport aus Ungarn.

Anlässlich der Eröffnung der Arlbergbahn richtete das Ungarische Handels- und Ackerbau-Ministerium an die Oesterreichisch-Ungarischen Gesandtschaften und Consulate in der Schweiz das Ansuchen, im Interesse des Importes von Ungarischem Mastvieh nach diesem Lande dem genannten Ministerium die nöthigen statistischen Daten zur Verfügung stellen zu wollen. Auf Grund der eingelangten Berichte meldet die „B. P. C." diesbezüglich das Folgende: „Im Jahre 1883 wurden nach der Schweiz importirt 118 732 Stück Hornvieh und Kälber, 50 000 bis 70 000 Stück Schafe, 30 000 Stück Borstenvieh (unter 40 kg), 30 000 bis 50 000 Stück schwereres Borstenvieh. Grösstentheils wird Hornvieh aus Frankreich und Deutschland importirt, aus Oesterreich betrug der Import im Jahre 1883 bereits 28 387 Stück und ist fortwährend im Steigen begriffen. Hauptmärkte für fremdes Vieh sind Genf, Basel, Zürich, Weissfelden (Thurgau), Winterthur, St. Margarethen und noch Luzern und Bern. Letztere zwei Städte werden durch Italienisches Vieh versorgt. Für ein Kilogramm Rindfleisch wird 80 bis 82 kr. Oesterreichische Währung, für Lebendgewicht pro Kilogramm 80 bis 90 Cts. bezahlt. Nach den Berichten des Züricher Consuls könnte Ungarisches Mastvieh in der Schweiz Absatz finden, wenn junges, gut gemästetes Vieh geliefert würde; der Genfer Consul ist der Ansicht, dass die Ungarischen Mäster mit kleineren Sendungen beginnend, sich erst einen sicheren Absatz und zwar direct bei den Fleischern erringen sollten. Am günstigsten lauten die Berichte aus Basel, dort sind alle Vorbedingungen zum Entstehen eines Ungarischen Viehmarktes vorhanden. Bei guter, concurrenzfähiger Waare wird schon eine Preisdifferenz von einigen Centimes dem Ungarischen Mastvieh von Vortheil sein; ausserdem sind die Schweizer Händler und Fleischer an grosse Pünktlichkeit seitens der Lieferanten gewöhnt. Schliesslich sei noch erwähnt, dass unsere Consule den Händlern alle möglichen Aufklärungen gerne ertheilen."

Französisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Aus Paris wird dem „P. Ll." gemeldet: „Die Französische Ostbahn hat ihr Güter-Tarifschema einer wesentlichen Umgestaltung unterzogen, in Folge dessen und um eventuelle Rückwirkungen zu vermeiden, dieselbe genöthigt war, einen Theil der internationalen Tarife zu kündigen. Diese Kündigung, welche sonach nichts Anderes bedeutet, als eine Regelung der bestehenden Tarife, wurde vielfach dahin gedeutet, als ob man Französischerseits Willens sei, die internationalen Verkehrsbeziehungen einer radicalen Aenderung zu unterziehen, was nach dem Gesagten durchaus nicht der Fall ist. Allerdings wird im Wechselverkehre zwischen Frankreich und Oesterreich-Ungarn eine Aenderung eintreten, die aber in Folge der durch die Eröffnung der Arlbergroute bewirkten neuen Verhältnisse nothwendig geworden ist, wobei aber eine Unterbindung des Verkehrs durch Erhöhung der Beförderungskosten wenigstens für die hauptsächlichsten Verfrachtungsartikel nicht beabsichtigt ist und wohl auch nicht stattfinden dürfte. Schon der Umstand, dass sowohl die betreffenden Schweizerischen, hauptsächlich aber die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen ein eminentes Interesse an der möglichst grossen Entwickelung dieses Verkehrs haben, giebt die Gewähr dafür, dass solches nicht stattfindet; vielmehr ist anzunehmen, dass dieselben trachten werden, letzteren auf Basis billiger Tarife zu poussiren, umsomehr, als namentlich nach Westfrankreich vielfache Concurrenzbestrebungen vorherrschen, unter welchen die Route via Fiume nach den westlichen Französischen Hafenplätzen zu erwähnen ist, welche auch schon seither bedeutende Erfolge erzielt hat. Eine passive Haltung der directen Schienenwege würde sonach nur die weitere Ablenkung der einschlägigen Transporte bewirken."

Carl-Ludwigbahn und Galizische Transversalbahn.

Das Cartell zwischen der Carl-Ludwigbahn und der Galizischen Transversalbahn ist nunmehr, laut Bericht der „N. Fr. Pr.", perfect. Es wurde nämlich die Generaldirection der Staatsbahnen zur Wiederaufnahme der vor Monatsfrist abgebrochenen Verhandlungen eingeladen, und es traten die beiderseitigen Vertreter neuerlich zusammen. Da nur bezüglich Eines Punktes, nämlich bezüglich des Verkehres aus dem Gebiete der Linie Stanislau - Stry - Chyrow - Przemysl, eine Differenz bestand, so erstreckten sich die neuen Verhandlungen nur auf diesen Punkt. Die Staatsbahnen, welche der Carl-Ludwigbahn nur 25 pCt. dieses Verkehres überlassen wollten, zeigten sich schliesslich nachgiebig und concedirten der Carl-Ludwigbahn 50 pCt., so dass in allen Relationen, für welche eine Theilung des Verkehrs Platz greift, zur Hälfte getheilt werden wird. Hiernach war vollständige Einigung erzielt, und konnten die beiderseitigen zustimmenden Erklärungen ausgewechselt werden.

Wir recapituliren nachstehend das Wesentliche der Grundzüge, welche nun beiderseits acceptirt erscheinen. Die Carl-Ludwigbahn soll nach wie vor den ganzen Russischen Verkehr, welcher bei Brody und Podwolocyska eintritt, erhalten. Desgleichen soll ihr der ganze Verkehr aus dem unmittelbaren Bereiche ihrer Stationen bleiben. Was den Verkehr aus Rumänien betrifft, so soll in der Richtung der Donau gegen Wien eine Demarkationslinie gezogen und festgesetzt werden, dass die von Rumänien, sowie von den Stationen der Lemberg-Czernowitzer Bahn bis Stanislau kommenden Transporte, welche nach dem Süden, insbesondere nach Ungarn bestimmt sind, ausschliesslich der Route über die Transversalbahn zufallen; die aus Rumänien kommenden Transporte, deren Bestimmungsort nördlich und westlich von dieser Demarkationslinie liegt, sollen zwischen der Route der Carl-Ludwigbahn und der Transversalbahn zur Hälfte getheilt werden. Von dem Verkehre jenes Gebietes, welches die Transversalbahn von Stanislau angefangen bis Przemysl durchschneidet, also von dem Verkehre aus dem Rayon der Albrechtbahn, der Dniesterbahn und eines Theiles der Ungarisch-Galizischen Bahn, soll die Carl-Ludwigbahn 50 pCt erhalten. Das Verkehrsgebiet der weiter westlich gelegenen Strecken der Transs versalbahn soll dieser allein zugewiesen sein.

Russisches Petroleum in Oesterreich-Ungarn.

Das „Tagblatt" erhält aus Petersburg folgende Mittheilung: Oesterreich-Ungarn dürfte in kurzer Zeit von Russischem (Kaukasischem) Petroleum überschwemmt werden. Die bedeutendsten Kaukasischen Petroleumfabrikanten haben unter Vermittlung der Galizischen Petroleumfabrikanten und der Russischen Griasi-Zarizyner Eisenbahn mit der Wiener Waggongesellschaft sich nach langen Unterhandlungen bezüglich der Transportirung des Russischen Petroleums nach und über Oesterreich-Ungarn geeinigt und die diesbezüglichen Verträge abgeschlossen. Denselben zufolge hat sich die Griasi-Zarizyner Eisenbahn verpflichtet, auf ihren Verfrachtungsstationen Petroleumreservoirs zu errichten und einen möglichst umfangreichen Transport des Russischen Petroleums über das Kaspische Meer und den Wolgastrom zu bewerkstelligen. Die Wiener Waggongesellschaft dagegen übernahm die Verpflichtung, hinreichend viele Waggoncisternen behufs directer Ueberführung des Russischen Petroleums nach Oesterreich-Ungarn herzustellen. Der commerzielle Theil dieses Unternehmens wurde einer eigenen Agentur in Wien übertragen. Diese Agentur hat sich bereits mit den ersten Kaukasischen Petroleumfabrikanten ins Einvernehmen gesetzt, und in der nächsten Zeit ist ein grosser Export des Russischen Petroleums nach Oesterreich-Ungarn zu erwarten. Das Russische Petroleum ist beinahe um die Hälfte billiger, als das Amerikanische, und weit besser als dieses letztere. Dem Amerikanischen Petroleum droht demnach in Oesterreich-Ungarn und in Westeuropa überhaupt ein starke Concurrenz.

Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Kürzlich fand auf der Wien-Pester Linie der Staatseisenbahn-Gesellschaft die technisch-polizeiliche Begehung des neu hergestellten Doppelgleises zwischen den Stationen Tornocz-Tardosked, sowie die über die Waagbrücke bis Sellye statt. Nunmehr ist von Marchegg bis Neuhäusel und von Waitzen bis Pest die Bahn doppelgleisig hergestellt, und es bleibt nur eine ca. 70 km lange Strecke in der Nähe der Stationen Maros und Szobb eingleisig. Auf der letzteren Strecke dürfte mit Rücksicht auf die schwierigen Terrainverhältnisse ein zweites Gleise kaum hergestellt werden. Da auf der Oesterreichischen Strecke bis Marchegg das zweite Gleise im Baue ist, so wird binnen Kurzem die ganze Linie von Wien bis Pest — mit Ausnahme der erwähnten kleinen Strecke — doppeltes Gleise besitzen.

Eisenbahn Asch-Rossbach.

Die „Wiener Zeitung" publicirt die Concessionsurkunde für die Localbahn Asch-Rossbach an den Bauunternehmer Wilhelm Rzizek. Aus den Concessionsbedingnissen ist hervorzuheben, dass der Bau der Localbahn sofort zu beginnen und längstens bis 31. October 1885 zu vollenden sei. Für die Einhaltung dieses Bautermines hat der Concessionär durch Erlag einer Caution von 10 000 fl. Sicherheit zu leisten. Dem Concessionär wurde das Recht eingeräumt, mit Bewilligung der Staatsverwaltung eine Actiengesellschaft zu bilden oder die aus dieser Concession erwachsenden Rechte und Pflichten an eine schon bestehende Actiengesellschaft zu übertragen. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen, deren Gesammtsumme den Betrag von 200 000 fl. nicht übersteigen darf, ist in so lange ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben in dem factisch erzielten und als dauernd gesichert anzusehenden Erträgnisse der Bahn ausreichende Bedeckung findet. Dagegen wird dem Concessionär das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zum Betrage von 200 000 fl. auszugeben. Weiter bestimmt die Concessionsurkunde, dass der Betrieb der Bahn vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt wird. Die übrigen Bedingnisse der Concessionsurkunde enthalten keine bemerkenswerthen Bestimmungen. Anschliessend an die Concessionsurkunde wird von der „Wiener Zeitung" das Uebereinkommen publicirt, welches zwischen der Staatsverwaltung und dem Concessionär Rzizek in Betreff der Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die obige Localbahn abgeschlossen worden ist. Nach diesem Uebereinkommen betheiligt sich die Staatsverwaltung an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Stammactien der für diese Localbahn zu bildenden Actiengesellschaft im Betrage von 280 000 fl. zum Pari-

course, während der Concessionär das restliche Baucapital, bestehend aus Prioritätsactien im Betrage von 195 000 fl. und Stammactien im Betrage von 120 000 fl. zum Paricourse ohne Belastung des Staatsschatzes zu beschaffen hat. Der Concessionär übernimmt ferner die Haftung, dass mit dem Gesammtcapitalsbetrage von 595 000 fl. das Auslangen gefunden wird.

Raab-Oedenburger Eisenbahn.

In Veranlassung, dass die Stammactien der genannten Bahn am 8. October cr. zur börsenmässigen Begebung gebracht werden, giebt das Emissionshaus folgende nähere Angaben über die Verkehrsentwickelung des Unternehmens: Bis vor einem Jahre war die Bahn im Wesentlichen auf den Localverkehr angewiesen. Seit Eröffnung der Anschlussstrecke Ebenfurt-Leobersdorf (im August v. J.) hat sie auch den durchgehenden Verkehr via St. Pölten (Elisabethbahn) nach Oberösterreich, Salzburg etc., durch den Anschluss an die Wien-Aspanger Bahn den directen Verkehr nach Wien bekommen. Weiterer Zuwachs steht bevor aus der Eröffnung der Staatsbahnlinie Pest-Neuszöny, welche Pest mit dem Westen auch mittelst der Raab-Oedenburger Bahn verbindet. Ueber die Antheile der Raab-Oedenburger Bahnan dem Exportverkehr Ungarns nach dem Westen sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen. Dagegen hat die Raab-Oedenburger Bahn wesentlichen Antheil an dem internen Verkehr ins westliche Inland (Oberösterreich, Salzburg etc.) und zwar deshalb, weil auf ihrer Linie die nicht unerheblichen „Umführungsgebührren" erspar werden im Gegensatz zu der Concurrenzlinie via Wien. Des Fernern führt die Linie Pest-Neuszöny der Raab-Oedenbuger Bahn den Verkehr zwischen Pest und Oedenburg zu, der in drei wichtigen Artikeln — Salz, Tabak und Mehl — allein auf ca. 1 800 bis 1 900 Wagen pro Jahr zu schätzen ist. Bisher ist dieser Verkehr über die Oesterreichische Südbahn via Stuhlweissenburg gegangen. Endlich werden die Weintransporte aus Südungarn nach Eisenstadt und von da nach Galizien fortan gleichfalls via Raab-Pest über die Raab-Oedenburger Bahn gehen. Diese Transporte sind auf ca. 1 000—1 300 Wagen pro Jahr zu schätzen. Ein weiterer Verkehrszuwachs steht der Raab Oedenburger Bahn durch die Arlbergbahn bevor. In dieser Beziehung sind die Verkehrstheilungen bereits dahin geregelt, dass der Verkehr von Raab loco nach der Schweiz mit 60 pCt., nach Frankreich und Süddeutschland mit 80 pCt. der Raab-Oedenburger Bahn zufällt. Dagegen hat die Raab-Oedenburger Bahn auf die Concurrenzirung des Exportverkehrs von Pest etc. Verzicht geleistet.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die Befridigung über die Beilegung des Rumän ischen Conflictes wurde wieder durch den neuerlich aufgetauchten Deutschen Conflict paralysirt, über welchen wir demnächst berichten. Dazu kommt die Werthlosigkeit des Getreides in Ungarn, welches nicht an den Mann zu bringen ist und in Folge des dadurch verminderten Kaufvermögens der Landbevölkerung, die Stockung des Werkholzverkehres auf unseren Eisenbahnen, alle diese Momente trugen zur Depression der Course unserer tonangebenden Bahnen das ihrige bei. So notirten zum Schlusse der Woche Carl-Ludwig trotz des Cartells mit der Transversalbahn nur 269,75, Nordwestbahn 176, Elbethal 180,50, Staatsbahn 303,75 und Südbahn trotz des sich bereits bemerkbar machenden Arlbergverkehres nur 148,40. Dagegen war Nordbahn vielleicht in Folge der Aenderung im Generalsecretariate auf 2398 avancirt. Raab-Oedenburg-Ebenfurth, welche auf der Berliner Börse eingeführt werden sollen, war zwar gesucht, aber in festen Händen, daher ohne Cours; dafür erfreute sich Lemberg-Czernowitzer Bahn (192,50) wegen nun ernstlich in Angriff genommener Prioritätenconversion lebhafter Beachtung.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5434 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 5511 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts).

No. 5544 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 5552 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 5565 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereins-Kartencommission, betreffend die Berufung zu einer ordentlichen Sitzung nach Dresden auf Dienstag den 28. d. Mts. Vormittags 10 Uhr (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 5599 vom 4. d. Mts. an den Vorsitzenden der Prämiirungs-Commission und an die bisherigen vorsitzenden Verwaltungen der übrigen ständigen Commissionen des Vereins, betreffend die Verständigung der vorsitzenden Verwaltungen über die ihrerseits anzuberaumenden Commissionssitzungen (abgesandt am 6. d. M.).

No. 5606 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem Situationsplan über die Verlegung der Bahnen bei Mainz) (abgesandt am 9. ds. Mts.).

No. 5618 vom 6. d. Mts (Begleitschreiben zu der 31. Anzeige kassirter Vereinskarten) (abgesandt am 9. d. Mts.).

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Wie wir bereits in voriger Nummer (S. 1018) mittheilten, wird vom 15. d. M. ab der Personenverkehr des Berlin-Hamburger Bahnhofs dahier nach dem Lehrter Bahnhof verlegt. Specielleres hierüber ist aus der in der heutigen Nummer (S. 1031) abgedruckten Bekanntmachung der Kgl. Direction zu entnehmen.

Die Friedrichrodaer, Ruhlaer und Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn in 1883.

Aus den uns vorliegenden Jahresberichten der Centralverwaltung für Secundärbahnen für das Betriebsjahr 1883 entnehmen wir in Betreff der Ruhlaer, Friedrichrodaer und Ilmenau-Grossbreitenbacher Bahn folgende Notizen:

I. Ruhlaer Eisenbahn.

Dieselbe wurde am 16. Februar 1880 concessionirt und am 10. Juli 1880 bereits für den Personen- und am 15. September desselben Jahres für den Güterverkehr eröffnet.

Die Bahn ist Eigenthum der Actiengesellschaft „Ruhlaer Eisenbahngesellschaft in Ruhla" und wurde ebenfalls von H. Bachstein für die Pauschalsumme von 340 000 *M.* gebaut und auf 12 Jahre für jährlich 11 000 *M.* in Pacht genommen.

Die Bahn ist als eine eingleisige normalspurige Secundärbahn zur Ausführung gelangt und hat eine Betriebslänge von 7,29 km und schliesst sich in Wutha an die Gleise der Thüringer Bahn an.

Sie hat theils eigenes Planum, theils lehnt sich ihre Trace an den vorhandenen Chausseekörper an.

II. Friedrichrodaer Eisenbahn.

Dieselbe wurde am 21. August 1875 concessionirt und bereits am 2. Juli 1876 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Bahn gehört dem Sachsen-Gothaischen Staate und ist auf Kosten desselben von dem Berliner Bau- und Betriebsunternehmer Hermann Bachstein um den Pauschalbetrag von 450 000 *M.* erbaut und bis zum October 1892 für die Summe von jährlich 17 000 *M.* in Pacht genommen worden, welche bei zunehmendem Verkehr einer Steigerung unterzogen werden kann.

Die ganze Bahn ist als Localbahn oder normalspurige Secundärbahn erbaut und beginnt bei der Station Fröttstedt der Thüringer Eisenbahn, liegt bis Bahnhof Waltershausen auf dem Planum der früheren Waltershausener Pferdebahn, das durch Umbau einiger Durchlässe und Entfernung des Flachschienen-Oberbaues zur Aufnahme eines Querschwellen-Oberbaues mit Vignolschienen und zum Befahren desselben mit Locomotiven geeignet gemacht wurde.

Die Bahn hat ausser dem gemeinschaftlichen Bahnhof Fröttstedt der Thüringer Bahn noch die beiden Bahnhöfe Waltershausen und Friedrichroda, ist im Oberbau, Planum und Grunderwerb eingleisig ausgeführt und hat eine Gesammtlänge von 9 036 m.

Die Bahn hat im Allgemeinen den Charakter einer Gebirgsbahn mit einer Maximalsteigung von 1 : 42.

Zu dem Betriebsmaterial gehören 2 Krauss'sche Tendermaschinen, die Personenwagen sind mit Heberlein-Bremsen, die Güterwagen mit Spindel-Bremsen versehen.

Der Betrieb hat während des ganzen Jahres ohne jede Betriebsstörung durchgeführt werden können.

III. Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn.

Diese Bahn wurde als normalspurige Secundärbahn im Auftrage der Fürstlichen Regierung zu Sondershausen von dem Unternehmer H. Bachstein in Berlin in zwei Strecken, Ilmenau-Gehren und Gehren-Grossbreitenbach, erbaut und am 13. November resp. 2. December 1883 dem Verkehr übergeben. Die jährliche Pachtsumme beträgt 21 000 *M.*

Die Bahn ist eingleisig und hat eine Gesammtlänge von 19,13 km. Das Unterbauplanum hat eine Breite von 4 m; der Oberbau der Strecke Ilmenau-Gehren ist aus Stahlschienen, die auf eiserne Querschwellen verlegt sind und durch Klemmplatten und Bolzen auf denselben befestigt werden.

Die Strecke Gehren-Grossbreitenbach besitzt einen Langschwellen-Oberbau nach dem System Haarmann, wobei die Schienen durch Klammern und Klammerbolzen auf den Langschwellen befestigt sind.

Zusammenstellung der Betriebsergebnisse.

Gegenstand	Ruhla	Friedrichroda	Ilmenau
Gesammtlänge . . . . km	7,3	9	19
Leistungen der Betriebsmittel:			
Fahrplanmässige Personen- und gemischte Züge	3474	5190	2429
Locomotivkilometer	25972	40613	24473
Davon Nutzkilometer	25370	38289	22602
Wagenachskilometer	116380	281117	137252
Personen- und Gepäckverkehr:			
Anzahl der beförderten Personen . . .	53870	148112	38830
Anzahl der Personenkilometer	326476	955369	253931
Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr . . . . M.	25826	71425	18873
Jeder Reisende hat eingebracht . . ₰	47,94	48,22	48,60
Jeder Personenkilometer hat eingebracht „	7,91	6,50	7,43
Güterverkehr:			
Anzahl der beförderten Tonnen	8250	13156	20695
Einnahmen aus dem Güterverkehr . M.	16394	24877	37431
Jede Tonne hat durchschnittlich eingebracht . . . . M.	1,99	1,89	1,81
Einnahmen:			
Sonstige Einnahmen . . . . M.	922	2491	3249
Gesammteinnahmen . . . . „	43143	98794	59554
Einnahme pro Kilometer Bahnlänge „	5818	11075	6438
Einnahme pro Nutzkilometer . . . „	1,70	2,58	2,63
Ausgaben:			
Directe Betriebsausgaben . . . . . M.	27615	60827	40162
Ausgabe pro Kilometer Bahnlänge . „	3788	6819	4341
Ausgabe pro Nutzkilometer . . . . „	1,09	1,59	1,78
Abschluss:			
Ueberschuss der Einnahmen gegen die Ausgaben . . . . M.	15528	37966	19391
Der Ueberschuss wurde verwendet für:			
Einlage in den Erneuerungsfonds „	2000	4000	4410
Verzinsung des Anlagecapitals der Bahn (als Betriebspacht) . . . . M.	11000	17000	11500
Für Verzinsung des Betriebscapitals, Haftpflicht, Rücklage zur Beamten-Unfallversicherung, Risico u. Ueberschuss des Betriebspächters M.	2528	10380	3480

Niederländische Correspondenz.

In dem Budget der Niederländischen Staatseisenbahnen für das Jahr 1885 sind die Anlagekosten auf 10 Millionen Gulden festgestellt. Von dieser Summe entfallen auf: Direction und allgemeine Ausgaben 355 800 fl.; Beschaffung von Materialien (Schienen, Schwellen, Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne etc.) 265 000 fl. (insoweit sie nicht für eine bestimmte Linie angeschafft sind). Ueberbrückungen: der Maas bei Dordrecht 10 000 fl., bei Venloo 150 000 fl.; des Merwedeflusses bei Baanhoek 420 000 fl.; des Rheins bei Reenen 27 000 fl.; der Maas bei Heumen 65 000 fl. Anlage der Eisenbahn: von Nieuwediep nach Amsterdam 1 346 000 fl.; von Arnhem nach Nymegen 50 000 fl.; von Zwolle nach Almeloo 172 000 fl.; von Dordrecht nach Elst 350 000 fl.; von Amersfoort nach Nymegen 600 000 fl.; von der Zaangegend nach Enkhuizen 720 000 fl.; von Stavoren nach Leeuwarden 250 000 fl.; von Nymegen nach Venloo 25 000 fl.; von Rotterdam nach Hoek van Holland 1 272 400 fl.; von Zwaluwe Herzogenbusch 1 691 000 fl.; von Groningen nach Delfzyl 267 000 fl. Ausdehnung der Eisenbahn: von Arnhem nach Leeuwarden 180 000 fl.; von Maastricht nach Breda 200 000 fl.; von Roosendaal nach Vlissingen 320 000 fl.; von Rotterdam nach Breda 80 000 fl.; Ueberbrückung des Hollandsch Diep (Unterhaltungskosten) 65 000 fl.; theilweise Kaufsumme der Linien Moerdyck nach der Belgischen Grenze und von Breda nach Roosendaal 200 000 fl. Sonstige Ausgaben 918 800 fl.

Der dem Etat beigefügten Uebersicht der Seitens des Staates ausgeführten und noch auszuführenden Bauten ist Folgendes zu entnehmen:

Die in Betrieb stehenden Linien haben eine Gesammtlänge von 1 187 km wobei die im Jahre 1884 eröffneten Linien Zaandam über Purmerend bis Hoorn 32,479 km und Groningen-Delfzy 38,333 km mitberechnet sind.*)

Im Bau begriffen sind:

die Linie von dem Güterbahnhof bis zum Entrepot in Amsterdam	1,547 km
die Strecke Dordrecht-Gorinchem der Eisenbahn von Dordrecht nach Elst	23,446 „
die Strecke Amersfoort-Kesteren der Eisenbahn von Amersfoort nach Nymegen	29,172 „
die Strecke Hoorn-Enkhuizen der Eisenbahn von Zaandam nach Enkhuizen	17,721 „
die Strecke Stavoren-Sneek der Eisenbahn von Stavoren nach Leeuwarden	26,708 „
die Strecke Zwaluwe-Baardwyk der Eisenbahn von Zwaluwe nach Herzogenbusch	32,994 „
zusammen	131,588 km

Das Expropriationsgesetz ist erlassen für eine 3,234 km lange Strecke der Eisenbahn von Amersfoort nach Nymegen, für die Strecke Rotterdam-Maassluis der Eisenbahn von Rotterdam nach Hoek van Holland 15,802 km, und für die 14,167 km lange Strecke Baardwyk-Herzogenbusch der Eisenbahn von Zwaluwe nach Herzogenbusch.

Die Anlagekosten der im Betriebe befindlichen Linien betrugen Ende Juni 1884: Arnhem-Leeuwarden 17 403 123 fl.; Harlingen-Preussische Grenze 11 628 959 fl.; Meppel-Groningen 3 820 094 fl.; Zütfen-Preussische Grenze 5 555 311 fl.; Maastricht-Breda 15 046 432 fl.; Roosendaal-Vlissingen 33 638 543 fl.; Venloo-Grenze 634 446 fl.; Utrecht-Bokstel 21 608 929 fl.; Breda-Moerdyk 2 073 718 fl.; Zwaluwe-Rotterdam 28 061 521 fl.; Helder-Amsterdam 28 469 238 fl., Zwaluwe-Zevenbergen 424 394 fl.; Arnhem-Nymegen 9 706 707 fl.; Zwolle-Almeloo 4 402 505 fl.; Dordrecht-Elst 11 960 109 fl.; Amersfoort-Nymegen 5 389 671 fl.; Zaangegend-Enkhuizen 5 685 748 Gulden; Stavoren-Leeuwarden 3 925 516 fl.; Nymegen-Blerik 4 585 328 fl.; Groningen-Delfzyl 2 713 602 fl.; Centrale Werkstätte in Zwolle und Tilburg 1 750 573 fl.; überhaupt 218 524 468 fl. gleich 170 232 fl. pro Kilometer.

Die Expropriationskosten dieser Linien bezifferten sich Ende Juni 1884 auf 33 298 629 fl.

Die folgenden Concessionsgesuche für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen sind bei der Regierung in Berathung:

1. Von Amsterdam nach Ymuiden;
2. von Amsterdam über Koudekerk nach Rotterdam;
3. von Amsterdam über Leiden und Zoetermeer nach Rotterdam;
4. von Winsum nach Sauwerd (Localbahn);
5. von Harlingen nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Gronau;
6. von Assen nach Stadskanaal (Localbahn);
7. von Winterswyk nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Coesfeld;
8. von Eindhoven nach Weert;
9. von Bokstel nach Baarle-Nassau im Anschluss an die von der Belgischen Regierung entworfene Bahn von Antwerpen nach der Niederländischen Grenze, mit Anschluss in Baarle-Nassau;
10. von Haarlem nach Utrecht;
11. von Gouda nach Baanhoek;
12. von Nykerk nach Amsterdam, mit Zweigbahnen nach Amersfoort und nach Hilversum;
13. von der Belgischen Grenze über Sluis nach Yzendyke oder Schoondyke mit Zweigbahnen nach Breskens und Philippine;
14. von Hoorn über Wognum nach Medemblik und nach Alkmaar;
15. von Uithuizen über Usquert, Warffum, Baflo und Winsum nach Sauwerd;
16. von Maastricht nach der Belgischen Grenze bei Vroenhoven.

Russische Correspondenz.

Russische Eisenbahntarife.

Diejenigen Eisenbahnverwaltungen, welche beim Frachtentransport an die Baltischen Häfen interessirt sind, haben Zwecks Beseitigung der Concurrenz unter einander und behufs Regulirung der allgemeinen Tarife, auf einer im Juni in Moskau stattgehabten besonderen Conferenz stipulirt, die Frachtentarifsätze bis Riga und Libau von den Bahnstationen 2. Gruppe in der Weise zu gestalten, dass dieselben nicht niedriger zu stehen kommen, als die Frachtsätze von den nämlichen Stationen bis Reval und Petersburg. Die nach den von der Conferenz stipulirten

---

*) Siehe die Uebersicht der Linien der Niederländischen Staatsbahnen in No. 10 S. 137 d. Ztg. Abweichend von den dort angegebenen Längen werden im Etat Leeuwarden-Sneek mit 22 resp. 21,6 km (statt 23 km) und Helder-Amsterdam mit 83,8 km (statt 80 km) angegeben.

Zevenbergen-Roosendaal und Breda-Roosendaal sind ausser Berechnung geblieben, während die neu eröffneten Linien Zaandam-Hoorn und Groningen-Delfzyl in der Summe inbegriffen sind.

Principien ausgearbeiteten Tarife treten auf einigen Eisenbahnen bereits jetzt in Kraft. Die von der Orenburger Bahn in diesen Tagen publicirten neuen Tarife stellen für Getreide und Mehl, ausser Weizenmehl, folgende Frachtsätze auf: von Orenburg bis Petersburg für sämmtliche Bahnstrecken einschliesslich die Auf- und Abladung pro Waggon zu 610 Pud = 254,99 Rbl., bis Reval = 285,38 Rbl., bis Riga = 298,80 Rbl. und bis Libau = 309,94 Rbl., für die übrigen Stationen der Orenburger Bahn sind Differential-Berechnungen aufgestellt, aber von sämmtlichen Stationen ist der Revaler Tarif um 30,39 Rbl. höher, als der Petersburger pro Waggon, der Rigaer um 13,42 Rbl. höher als der Revaler und der Libauer um 11,14 Rbl. höher als der Rigaer (ausgenommen die Stationen von Ssamara nach dem Westen, hier geht die Differenz von 11,12 Rbl. auf 1,83 Rbl. herab). Auf Weizenmehl, ein vorwiegendes Frachtgut, sind die Tarifsätze höher als für Getreide: für Petersburg von der Station Orenburg um 13,45 Rbl. pro Waggon, für Reval um 12,98 Rbl. und für Riga und Libau um 10,39 Rbl. Obgleich die Eisenbahnstrecke von Orenburg eine Werst mehr beträgt als nach Riga, so beläuft sich der Frachtsatz nach letgenanntem doch um 13,42 Rbl. mehr. Die Ergänzungsgebühren, als einmalige Zahlungen, betragen für Getreide ausser Weizenmehl pro Pud-Werst bis Petersburg $^1/_{49}$ Kop., bis Reval $^1/_{50}$ Kop., bis Riga $^1/_{48}$ Kop. und bis Libau $^1/_{51}$ Kop., für Weizenmehl $^1/_{46}$, $^1/_{43}$ und $^1/_{50}$ Kop. In Anbetracht der Differenz beim Seetransport von den bezeichneten Russischen nach den ausländischen Häfen gleichen die stipulirten Tarifsätze im Allgemeinen die Frachtkosten einigermassen aus, obgleich die Frachtsätze speciell auf den Eisenbahnen, im Vergleich mit den Tarifen des Vorjahres, da die Orenburger Bahn ihren Theil vergrössert hat, gestiegen sind.

Die Sibirischen Eisenbahnen.

Angesichts dessen, dass die Richtung, welche die Sibirische Eisenbahn einschlagen soll, demnächst die Allerhöchste Bestätigung finden wird und Angesichts dessen, dass der Bau der einen Section vom Fluss Kinel über Slatonst nach Tscheljabinsk sehr bald in Angriff genommen werden soll, arbeitet man im Communicationsministerium augenblicklich, wie die „Nowosti“ mittheilen, einen Plan aus, nach welchem diese Riesenbahn zu bauen ist. In der technischen Abtheilung des Ministeriums liegen Vorschläge von Privatpersonen und Actiencompagnien, welche den Bau der Bahn übernehmen wollen. Bisher hat man sich noch nicht endgiltig dafür entscheiden können, ob die Bahn unmittelbar nach Anordnung von Kronsingenieuren gebaut und exploitirt werden soll, oder ob man den Bau, oder aber die Exploitation der Bahn abgeben soll.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXIV.

Philadelphia liegt allerdings 90 Englische Meilen von Newyork entfernt, doch in Anbetracht des ungeheuren Gebietes der Vereinigten Staaten kann man diese Stadt recht wohl als zur „Umgegend von Newyork“ gehörig betrachten.

Vorigen Montag, am 8. September 1884, fuhr ich hinüber, um die elektrische Ausstellung zu besuchen.

Der Pennsylvania-Bahnhof in Jersey-City ist wenigstens soweit provisorisch hergestellt, dass man vor schweren Regengüssen geschützt ist. Noch immer sind nur zwei Ferryboot-Slips im Betriebe; dort, wo die Wartesäle befindlich waren, profilirt sich zur Zeit am Himmel das Rahmenwerk eines Neubaues — jedenfalls entstehen daselbst die neuen Wartesäle.

Um 8 Uhr Vormittag verlassen die Ferryboote die Slips von Desbrosses- und Cortlandstreet, Newyork; 8 Uhr 13 Minuten fährt der Express-Train, welchen ich gewählt hatte, von Jersey-City ab, und muss fahrplanmässig 10 Uhr 10 Minuten Vormittag in Philadelphia ankommen. Derselbe hält nur in Newark, Marketstreetstation und in Trenton, Sitz der Regierung des Staates New-Jersey, an. Die Entfernung von Jersey-City bis Philadelphia, Broadstreetstation (Hauptbahnhof im Herz der Stadt), beträgt 89,70 Englische Meilen, Geschwindigkeit daher fast genau 57 Englische Meilen pro Stunde; der Aufenthalt in Newark und Trenton dauert kaum eine Minute, daher ist die Brutto- und Netto-Fahrzeit fast dieselbe.

Soviel ich aus dem Fahrplane ersehe, ist genannter Zug der zweitschnellste nach Philadelphia; der schnellste hält in Newark nicht an und hat 5 Minuten weniger Fahrzeit; dass er in Germantown-Junction und Powelton-Avenue, beides Stationen von Philadelphia, halten muss, erfordert keine grössere Geschwindigkeit, weil der Zug, auf welchem ich mich befand, auch auf diesen Stationen fast zum Stillstande gelangte, indem sich daselbst viele Weichen und Abzweigungen befinden, äusserste Vorsicht demnach geboten ist.

Unser Zug eilte mit unverminderter Geschwindigkeit über so manche Holzbrücke, bei New-Brunswick über die ziemlich hohe und lange Raritan-River-Brücke. Je weiter man fährt, desto uncultivirter wird die Gegend. Trenton liegt am Delaware-River, ein stattlicher Fluss; die Gegend um Trenton ist der eigenthümlichen Charakteristik, welche man an der Umgebung grosser Städte findet, völlig bar. Gegen Philadelphia zu tauchen wieder mehr Villen und Landsitze für Sommerfrischler auf; man gelangt bald in eine förmliche Villen-Zone, dann in die Stadt selbst und fährt über den Schuylkill-River in den nicht weit entfernten Hauptbahnhof der Pennsylvaniabahn ein.

Dieser Bahnhof ist solid gebaut, und es erinnert sein Thurm und der Spitzbogenstyl an altdeutsche Rathhäuser. Die Züge stehen hoch über dem Niveau der Strasse, wie z. B. auf dem Südbahnhofe in Wien.

Die Bezeichnung der Strassen Philadelphias, welche meist schnurgerade laufen, ist analog der in Newyork. Vom Delaware-River gegen Westen laufen Strassen mit Namen, entsprechend den Avenues in Newyork; parallel mit dem Delaware-River, rechtwinkelig zu den Strassen mit Namen laufen die nummerirten Strassen, deren Nummern in der Nähe des Flussufers beginnen. Im Geschäftstheile der Stadt, also zwischen dem Schuylkill- und Delaware-River einerseits und etwa Washington- und Fairmount-Avenue andererseits befindet sich in einer jeden nummerirten Strasse eine Pferdebahn und wenige der Namen führenden Strassen besitzen keine Gleise. Marketstreet ist eine der Hauptstrassen und läuft vom Delaware-River bis hinaus an das westliche Ende der Stadt. In dieser Strasse liegen noch die Gleise der ehemaligen Drahtseilbahn. Dieselbe war ähnlich construirt wie jene, welche man jetzt in Carmansville, Newyork, baut, und die Spalte zwischen den Schienen liess mich vermuthen, dass einst Drahtseilbetrieb stattfand. Die Gleise werden von der Pferdebahn-Gesellschaft benutzt. Der Conducteur eines Wagens sagte mir, man habe den Betrieb aufgegeben, weil das Maschinenhaus auf dem Platze, wo sich der Pennsylvania-Hauptbahnhof befindet, weggerissen werden musste. Auf diesem Platze wurde nämlich ein prachtvolles Palais erbaut, welches für öffentliche Aemter bestimmt, aber noch nicht vollständig eingerichtet ist.

Die elektrische Ausstellung befindet sich westlich vom Schuylkill-River, dort, wo Lancaster-Avenue von Marketstreet abzweigt und die Powelton-Station der Pennsylvaniabahn gelegen ist. Der Wartesaal dieser Station dient jetzt als Vorlesungs- und Concertsaal und enthält ausserdem das Lesezimmer, die elektrohistorische Abtheilung und eine Restauration. Vor drei der Seiten des Gebäudes sind verschiedene Dinge ausgestellt, welche im Hauptgebäude nebst seinen Annexen keinen Platz fanden, und es steht dieser „Annex“ (so ist der officielle Name) durch Treppen und eine gedeckte Brücke mit dem Hauptgebäude in Verbindung.

Nach Erlegung von 50 Cts. war ich berechtigt, das Ausstellungsgebäude zu betreten, ein Catalog war aber selbst für Geld noch nicht zu haben, obwohl bereits eine Woche seit Eröffnung der „Exhibition“ vergangen war.

Der Eingangsthür gegenüber befindet sich ein Theil der Ausstellung Edison's. Er hat den grössten Raum von allen Ausstellern; da seine Erfindungen bekannt sind und Eisenbahnsignale, überhaupt Verkehrswesen Betreffendes meines Wissens gar nicht von ihm ausgestellt wurde, muss ich seine sonst sehr interessante Ausstellung hier übergehen.

Wir befinden uns in einem der Seitentracte oder Annexe, gehen an der Ostseite hin und gelangen bald an die Mittellinie des Gebäudes, von wo wir das Dach sehen können. Es ist ganz so gebaut, wie ein modernes Bahnhofshallen-Dach mit halbkreisförmigen Gitterträgern von bedeutender Spannung. Die Gitterträger bestehen jedoch nicht aus Eisen oder Stahl, sondern aus Holz. Fast von jedem Gitterträger hängen, symmetrisch über den ganzen Bau vertheilt, neun Bogenlicht-Lampen herab und sämmtliche Lampen eines Trägers gehören einer und derselben Gesellschaft. Ich zählte 99 auf diese Weise aufgehängte Lampen — ausserdem giebt es noch viele, welche auf der Galerie und unten vertheilt sind — Hunderter und Hunderter von Glühlampen gar nicht zu gedenken.

Dicht bei unserem Standpunkte, an der Ostseite, hat die Telemeter Company ihren Stand. Der ehemalige Chefingenieur der Edison Electric Light Company, Mr. Charles L. Clarke, hat nämlich Apparate recht einfacher Construction erfunden, mittelst deren Barometer-, Thermometer-, Manometer-Stände nicht nur behufs der Ablesung, sondern auch zur Registrirung automatisch telegraphirt werden. Mr. Clarke, jetzt Ingenieur der Telemeter Company, machte mich auf den Stand der Zeiger zweier Apparate in der Abtheilung der Company aufmerksam — 82 und 84 Pfund pro Quadratzoll; wir eilten in das Kesselhaus, wo sich eine grosse Anzahl prächtiger Kessel neuester Construction befinden, und sahen, dass die betreffenden Manometer fast genau denselben Druck angaben, wie die Controlapparate, welche, wie gesagt, gleichzeitig registrirten, so dass Zeit und Spannung nachträglich abgelesen werden können.

In der Mitte des Gebäudes befindet sich ein bescheidener Springbrunnen, welcher nicht vermochte die ungeheure Hitze zu mildern. Von hier aus konnte man so recht sehen, dass die Aussteller mit ihren Arbeiten noch lange nicht fertig waren; überall erblickte man noch ungeöffnete Kisten, leere Stände.

Ausserhalb des Hauptgebäudes und seiner Annexe, auf der Nordseite, ist ein hölzerner Anbau vorhanden, in welchem sich die Dampfkessel befinden — auf derselben Seite, innerhalb der Nordwand, stehen die meisten der im Betriebe befindlichen Dampf- und Dynamomaschinen.

Gehen wir über die Brücke in jenen „Annex“ hinüber, welcher hauptsächlich aus dem Wartesaal der Pennsylvania-Bahn besteht, so fällt uns, dicht rechts neben der Treppe, eine grosse Locomotive auf. Dieselbe hat mit der elektrischen Ausstellung gar nichts zu schaffen, es ist mir bekannt, warum man sie hier ausgestellt und sogar einen „Erklärer“ sammt Photographien und Zubehör beigestellt hat.

Die Locomotive trägt die Bezeichnung: Henry F. Shaw No. 1379 und ist von der Hinkly Locomotive Company, Boston, 1880 gebaut worden,

Haswell baute bereits 1861 in Wien die berühmte Locomotive „Duplex“. Die hiesige No. 1379 ist fast genau so gebaut, nur liegen die Cylinder horizontal neben einander, und es genügt daher ein einziger Vertheilungsschieber. Haswell's „Duplex“ besitzt bekanntlich zwei Paar vertical über einander liegender Cylinder, deren Achsen einen spitzen Winkel gegen die doppelt gekröpfte Triebachse bilden.

Dass Duplex-Maschinen bedeutend mehr Kohlen verbrauchen, wie andere, sagt der „Erklärer“, welcher sein Amt sehr ernst nimmt, nicht.

Nicht weit von der Locomotive, gegen Süden zu, begann man eine etwa 72 Fuss lange elektrische Eisenbahn in natürlicher Grösse zu bauen. Der Strom circulirt vermuthlich durch unten aufgeschlitzte Messing- oder Bronce-Röhren, deren je eine innerhalb jeder Fahrschiene angebracht war. Es ist dasselbe System, welches Siemens auf der Sachsenhausen-Offenbacher Strecke anwendet. Da ich nochmals nach Philadelphia zu reisen beabsichtige, hoffe ich, Näheres berichten zu können; von guter Isolation konnte ich nichts entdecken. Siemens führt seine Röhre auf Stangen.

Gegenüber der Duplex-Locomotive, an der Wand des „Wartesaales“, befindet sich das Modell einer Eisenbahn, ausgestellt von der „Railway Cab Elektric Signal Company“, Newyork.

Die Sache ist von Wichtigkeit — das Modell veranschaulicht eine Menge verschiedener Hindernisse, als falsch gestellte Weichen, offene Drehbrücken, unrichtig stehende Schiebebühnen etc. Zwei kleine Locomotiven werden mit der Hand hin und her bewegt und durch auf ihren Tendern befindliche galvanische Batterien Alarmsignale gegeben, wenn etwas nicht in Ordnung ist, oder die Locomotiven auf dem falschen Geleise (hier rückwärts) fahren.

Freilich sind so ungemein viel Contacte schwer rein zu halten, es lässt sich aber schon machen, wenn fleissig nachgesehen wird!

Nicht gar weit von diesem Modelle, auf der Nordseite des Wartesaales, befindet sich ein zweites, ausgestellt von der Union Switch and Signal Company, Pittsburg, Pennsylvania. Die zwei Gleise laufen in Form einer Ellipse und sind durch Weichen verbunden. Auch hier wird ein kleiner Lastwagen mit der Hand geschoben; befindet er sich nun auf dem falschen Gleise, oder ist sonst etwas nicht in Ordnung, ertönen die Glocken wirklicher Eisenbahn-Signal-Vorrichtungen in natürlicher Grösse, und es erscheinen rothe u. s. w. Scheiben, des Nachts in Wirklichkeit natürlich entsprechende Lichter.

Dieses Alles befand sich noch im grössten Durcheinander, nichts war fertig.

Nachmittags, am 8. September 1884, wurden Vorträge im Concertsaale gehalten. Unter Anderen sprach auch der bekannte Professor Sir William Thomson aus Glasgow. Derselbe legte einst, im Vereine mit Varley und Cyrus Field, das erste brauchbare Atlantische Kabel.

Professor Simon Newcomb eröffnete die Sitzung — er hat ein gutes Organ. Die Akustik des Saales ist jedoch eine so schlechte, dass ich erst, nachdem er etwa 1½ Minute lang gesprochen hatte, die Worte „electrical exhibition“ verstand. Viel mehr habe ich während zweier Stunden nicht verstanden; obwohl ich Entrée gezahlt hatte und speciell zu den Vorträgen eingeladen worden war, hatte man doch die vorderen Reihen mit seidenen Bändern abgesperrt, und wir gewöhnlichen Sterblichen, die wir keine Schleife im Knopfloche hatten, also nicht zum Comité oder dergleichen gehörten, konnten dem Echo des Wartesaales lauschen. Plötzlich ein allgemeines Getrampel — die seidenen Bänder wurden weggerissen und Alles drängte sich nach vorwärts.

Ich blieb auf meinem Platze, zufrieden, wenigstens sitzen zu können und nicht in der Hitze eingekeilt stehen zu müssen.

Am 9. September war unter Anderen Lieutenant Greely als Redner angekündigt. Ich zog vor, zur Zeit des Vortrages in mein Hotel zu gehen, das „dinner“ einzunehmen.

Des Abends strahlt in der Ausstellung fast Alles im schönsten Lichte — den Wartesaal erhellen die Siemens'schen Regenerativ-Gasbrenner, die Ausstellungsgegenstände ausserhalb dieses Gebäudes liegen im tiefen Dunkel; desto heller ist es aber im Hauptgebäude sammt den Annexen. Die Dynamomaschinen schnurren und Tausende von Lampen und Lämpchen brennen. Trotz dessen, dass von den meisten Bogenlicht-Lampen eine jede gegen 2 000 Normalkerzen Leuchtkraft besitzt und ausserdem Zehntausende von Normalkerzen durch Glühlicht repräsentirt werden, auch das Gebäude nicht „riesig“ hoch oder weit ist, kann man das Licht sehr gut vertragen, die Augen werden gar nicht geblendet. Es kam mir vor, als vernichteten sich die Strahlen verschiedener Lichtquellen gegenseitig, was ja durch die Vibrationstheorie zu erklären wäre.

Da bei Weitem noch nicht alle Lampen brannten, so hoffe ich, wenn ich Philadelphia das nächste Mal besuche, ein grösseres „Lichtmeer“ vorzufinden.

Meine Cylinderuhr widerstand der Magnetisirung, respective Polarisirung durch die Dynamomaschinen sehr gut; Ankeruhren werden natürlich dort ruinirt.

Strafrechtliche Präjudizien.

v. O. **Die Strafbestimmungen der §§ 315 und 316 R.-Str.-G.-B., die Gefährdung von Eisenbahntransporten betreffend, finden auch auf die auf gewöhnlichen Strassen und Chausseen betriebenen Locomotiv-Strassenbahnen Anwendung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Es kann unerörtert bleiben, ob aus den von der Strafkammer verwertheten Motiven der Entscheidung des früheren Preussischen Ober-Tribunals die principielle Ausscheidung sogen. Pferdeeisenbahnen im Anwendungsgebiete des §§ 315 f. des R.-Str.-G.-B. sich rechtfertigt. Die Autorität des erwähnten Gerichtshofes kann die Strafkammer schon deshalb nicht anrufen, weil derselbe Pferdeeisenbahnen in directen Gegensatz zu Eisenbahnen setzt, bei welchen der Transport mit Dampfkraft betrieben wird und die sogen. Locomotivbahnen einfach als solche, ohne jede Beschränkung durch die §§ 315 f. R.-Str.-G.-B. getroffen erachtet. Mit dieser Auffassung befindet sich die Rechtsprechung anderer oberster Deutscher Gerichtshöfe und die Doktrin im Einklang. Ausserdem sind aber die Gründe der Strafkammer speciell für die hier in Rede stehende Strassenbahn, in der Polizei-Verordnung vom 22. Mai 1883 als „Strasseneisenbahn“ wiederholt bezeichnet, keineswegs zutreffend. Diese Eisenbahn wird, wenigstens auf der in Betracht kommenden Strecke, mit Dampfkraft und Locomotive betrieben und ist deshalb schon an sich von einer sogen. Pferdeeisenbahn grundsätzlich verschieden. Die Einzelheiten der Einrichtungen und Anlagen beseitigen diese Verschiedenheit nicht. Das Wesentliche des Begriffs der Eisenbahn, von welcher die §§ 315 und 316 reden, ist jedenfalls bei einem Schienengleise, auf welchem zum Zwecke des allgemeinen Verkehrs von Personen oder Gütern Wagen durch reglementare Kraft bewegt werden, nicht zu bezweifeln. — Der Rückblick auf die äussere Entstehungsgeschichte der §§ 315 und 316 R.-Str.-G.B. könnte höchstens nur alsdann Bedeutung gewinnen, wenn es sich um eine Pferdebahn handelte, während hier eine Locomotiv-Eisenbahn vorliegt, mag auch eine Art des Betriebes einer Locomotivbahn, wie der auf den Crefelder Local- und Strassenbahnen, im Jahre 1851 oder 1870 nicht bekannt gewesen sein. Uebersehen ist auch, dass die Beibehaltung des Wortes „Eisenbahn“ ohne jeden Zusatz in dem für ganz Deutschland bestimmten Strafgesetzbuch auf die Tendenz hinweist, darunter jede Eisenbahn in dem damit bisher verbundenen Sinne einer Locomotivbahn zu begreifen. Zur Zeit des Erlasses des Reichs-Strafgesetzbuchs waren die Fortschritte und die Entwickelung der Technik ebenso offenkundig, als die nothwendige Rücksichtnahme auf die wechselnden Bedürfnisse des Verkehrs geboten erschien. Wollte der Gesetzgeber die Anwendung der §§ 315 f. des R.-Str.-G.-B. bei später eintretenden, von ihm zweifellos vorausgesehenen Modificationen irgend einer Art in der Anlage und in dem Betriebe von Eisenbahnen, insbesondere von sogen. Strassenbahnen, auf denen der Transport durch Dampfkraft bewirkt werden möchte, ausschliessen, so lag dringende Veranlassung vor, diesen Zweck durch entsprechende einengende Fassung, abweichend von dem Wortlaute der älteren Normen, zu sichern. Da aber die Crefeld-Uerdinger Strassenbahn in Wirklichkeit eine Locomotiv-Strassenbahn ist, sohin die §§ 315 und 316 R.-Str.-G.-B. direct einschlagen, so kann von einer unstatthaften analogen Ausdehnung dieser Gesetzesbestimmungen keine Rede sein“. (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 1. Juli 1884 wider B. Rep. 1355/84.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Am 14. October d. J. Abends wird der Berlin-Hamburger Bahnhof für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen. Die Abfertigung der auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn cursirenden Züge erfolgt — mit Ausschluss der Schnell- und Expresszüge — vom 15. October ab auf dem Berlin-Lehrter Bahnhofe. Die Schnell- und Expresszüge gehen, wie durch besondere Bekanntmachung veröffentlicht, zu demselben Zeitpunkte auf die Stadtbahn über.

Der letzte Personenzug fährt von dem Berlin-Hamburger Bahnhof am 14. Abends 11 Uhr ab; der letzte Personenzug kommt daselbst 11 Uhr 56 Minuten Abends an.

Von dem 15. October ab wird ferner der gesammte Eilgut- und Viehverkehr der Berlin-Hamburger Bahn nach der Eilgutexpedition, bezw. dem Eilgutboden und der Viehrampe des Berlin-Lehrter Bahnhofes verlegt. Die Abfertigung von Eilgut und Vieh findet demnach nur noch bis zum Schlusse der Annahme- und Auslieferungszeiten am 14. d. M. auf dem Berlin-Hamburger Bahnhofe statt. Dagegen wird der gesammte Milchverkehr der Berlin-Hamburger Bahn — incl. der Rücksendung der leeren Milchgefässe — nach wie vor auf dem Berlin-Hamburger Bahnhofe abgefertigt werden. Anträge und Beschwerden, die sich auf den Verkehr der Berlin-Hamburger Bahn beziehen, sind, wie bisher, an die Königl. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn hierselbst zu richten. Beschwerden über das Personal auf dem Berlin-Lehrter Bahnhofe, bezw. Reclamationen wegen dort zurückgelassener Gegenstände, sowie alle Anträge und Vorstellungen, welche lediglich den Verkehr des Berlin-Lehrter Bahnhofes betreffen, sind an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Lehrte hierselbst zu richten. (2391)

Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Königliche Eisenbahn-Direction zu Magdeburg.

II. Aenderung von Stationsnamen.

Am 15. October d. J. werden die beiden Güterexpeditionen Uerdingen B. M. und Rh. zu einer Dienststelle unter der Firma „Güterexpedition Uerdingen" vereinigt.

Transporte für Uerdingen werden daher vom genannten Tage ab nicht mehr auf Uerdingen B. M. oder Uerdingen Rh., sondern einfach auf „Uerdingen" abgefertigt.

Die im Staatsbahnverkehre für die Bezirke Köln (linksrheinisch)-Breslau vom 1. Mai 1882, Nachtrag III Seite 5 sub A. g. aufgenommene Bestimmung kommt deshalb in Wegfall, desgleichen auch die im Tarif und in den zugehörigen Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Uerdingen B. M., sowie bei dem Stationsnamen Uerdingen Rh. die Bezeichnung „Rh".

Breslau, den 4. October 1884. (2392)

Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

III. Fahrplanbekanntmachungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. Der diesseitige Fahrplan vom 20. Mai 1884 bleibt unter Hinwegfall der für den Sommer eingelegten Extrazüge bis auf Weiteres in Gültigkeit.

Lübeck, den 10. October 1884. (2393)

Die Direction.

IV. Güterverkehr.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Gotthard. Mit dem 14. vor. M. sind auf den Italienischen Strecken für Güter im Transit von Chiasso und Pino die reglementsmässigen Lieferfristen, welche laut Bekanntmachung vom 29. Juli cr. aufgehoben waren, wieder in Kraft getreten. Vom gleichen Tage ab ist die Erhebung der Nebengebühr für Umladung der Güter aus Anlass der Desinfection derselben eingestellt worden.

Strassburg, den 3. October 1884. (2394)

Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit dem 10. October gelangt zu Theil II Heft 1 und 2 des Rumänisch-Deutschen Eisenbahn-Verbandes je ein besonderer Anhang, enthaltend directe Frachtsätze für den Transport von Eisen des Specialtarifs I und II, sowie von zusammengesetzten Acker- etc. Maschinen ab Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Elberfeld, Erfurt, Hannover, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Magdeburg, ferner der Breslau-Freiburger, Berlin-Hamburger und Braunschweigischen Bahn, sowie der Sächsischen Staatsbahn nach Stationen der Rumänischen Staats-Eisenbahnen resp. Stationen der Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahn (Rumänische Linie) zur Einführung.

Druckexemplare der neuen Tarife sind auf den Verbandstationen vom 10. October ab zu haben. Bis dahin ertheilt nähere Auskunft das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direction.

Breslau, den 6. October 1884. (2395)

Namens der Verband-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. November d. J. treten für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von diesseitigen Stationen nach:

a) der Oesterreichischen Süd- etc. Bahn und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn,

b) der Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (Strecke Wien-Bruck a. d. L., Stefanau - Hohenstadt und Station Adamsthal und Blansko) und der Ungarischen Staatsbahn (Strecke Bruck a. d. L.-St. János) und

c) der Alföld-Fiumaner, Kaschau-Oderberger, Ungarischen Staatsbahn und Ungarischen Nordostbahn

unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife neue Ausnahmetarife mit meist ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Nur für die Station Acs — der Ungarischen Staatsbahn - Strecke Budapest — a. d. L. tritt eine geringe Frachterhöhung ein und kommen diese erhöhten Sätze erst vom 1. December d. J. ab zur Anwendung. Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrs-Bureau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 4. October 1884. (2396)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Ludwigsbahn. Für den Verkehr mit der Schweizer Nordostbahn kommen am 1. October d. J. neue Tarife ab unseren Stationen zur Einführung, welche die in dem Tarif für den directen Güterverkehr und den Bodenseeuferstationen vom 1. October 1879 für Romanshorn und Rorschach enthaltenen Frachtsätze theilweise ersetzen. Soweit in dem neuen Tarif Erhöhungen enthalten sind, bleiben die bezgl. Frachtsätze vom 1. October 1879 noch bis zum 12. November in Gültigkeit.

Mainz, den 3. October 1884. (2397)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction.

Für den Güterverkehr zwischen den Stationen Obhausen, Querfurt und Schraplau des Directionsbezirks Frankfurt a/M. und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen treten directe Frachtsätze mit sofortiger Giltigkeit in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 6. October 1884. (2398)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung des Norddeutsch - Sächsischen Verbandes.

Am 1. October d. J. ist zum Ausnahmetarif vom 1. August 1881 für die Beförderung von **Steinkohlen, Kokes** und **Briquets** im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Güter-Verkehr der Nachtrag III in Kraft getreten, enthaltend Ergänzungen des Verzeichnisses der Zechen etc. und neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Belgischen Staatsbahnen, sowie die Aufhebung von Frachtsätzen für mehrere Stationen derselben Bahnen. Exemplare sind bei den Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 4. October 1884. (2399)

Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Vom 1. November 1884 neuen Stils ab werden die im Tarifheft No. 1 des Deutsch-Polnischen Eisenbahn-Verbandes im Verkehr zwischen Berlin und den Stationen der Weichselbahn aufgeführten Kopekenfrachtsätze für Getreide etc. wie folgt ermässigt:

bei Nasielsk um	4,94	Kop. pro	100 kg
„ Nowo-Georgiewsk um	3,60	„ „	100 „
„ Nowo-Dwor um	3,22	„ „	100 „
„ Jublonna um	2,11	„ „	100 „
„ den übrigen Stationen der Weichselbahn um je	0,80	„ „	100 „

Bromberg, den 30. Septbr. 1884. (2400 J)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. October d. J. tritt im Rheinisch - Westfälisch - Oesterreichischen Verbande für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtêhrader Bahn, a. priv. Kaiser Ferdinands-Nord- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Centralbahn, K. K. priv. Oesterreichischen Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Kaiserin Elisabethbahn und Kaiser Franz-Josefbahn) und priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die in den nachstehend aufgeführten Tarifen enthaltenen Taxen für die Stationen der vorgenannten Directionsbezirke aufgehoben werden und zwar:

1. der Gütertarif für den Oesterreichisch-Rheinländisch-Westfälischen Verkehr vom 20. October 1880 sammt Nachträgen;

2. der Rheinländisch-Westfälisch-Oesterreichische Ausnahmetarif No. 6 für den Transport von Gütern aller Art in Wagenladungen, gültig vom 10. März 1884;

3. der Hannover-Magdeburg-Oesterreichische Tarif vom 15. Mai 1880 nebst Nachträgen;

4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz etc. von Stationen der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn nach Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn vom 15. September 1879;

5. der im Instructionswege am 1. Juli 1883 eingeführte Ausnahmefrachtsatz für Tramway-Schienentransporte von Bochum nach Wien.

Der neue Tarif weist gegenüber den bisherigen Tarifen neben vielfachen und bedeutenden Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen auf. Insoweit letzteres der Fall, bleiben die bisherigen niedrige-

ren Frachtsätze noch bis zum 1. November d. J. in Gültigkeit. Dasselbe gilt von denjenigen Frachtsätzen, für welche ein Ersatz nicht wieder geschaffen wird.

Der neue Tarif ist demnächst bei den betreffenden Verbandsstationen, sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale käuflich zu haben.

Köln, den 15. September 1884. (2401)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Bayerisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr. Zu dem am 1. Juni 1883 erschienenen Bayerisch-Belgisch-Englischen Gütertarif ist mit Gültigkeit vom 10. October cr. der Nachtrag II erschienen, welcher zum Preise von 30 ₰ bei der unterfertigten Direction, sowie der Generaldirection der K. Bayerischen Verkehranstalten zu München käuflich bezogen werden kann.

Dieser Nachtrag enthält ausser der Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, die Ergänzung des Ausnahmetarifs für Spielwaaren und des Assimilationsverzeichnisses, Aenderungen resp. Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen und Güter-Classification, sowie theilweise veränderte Frachtsätze für die Belgischen Seehafenstationen, Ausnahme-Frachtsätze für Wildpret etc., rohe Baumwolle und Erhöhung der Frachtsätze für die Stationen Beveren (Waes) und Loochristy, endlich die Aufhebung diverser Frachtsätze im Verkehre mit den Belgischen Concurrenzstationen.

Bezüglich der letzteren wird auf unsere Bekanntmachung vom 17. dieses Bezug genommen.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 25. November cr. in Kraft.

Köln, den 8. October 1884. (2402)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Vom 10. October cr. ab treten directe Frachtsätze zwischen Alt-Kemnitz und Friedland i./Schles. in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Expeditionen, sowie beim Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsverwaltung hier — Bahnhof Alexanderplatz — zu erfahren ist.

Berlin, den 7. October 1884. (2403 J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigsbahn. Am 10. October cr. erscheint der III. Nachtrag zum Hessisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Mai v. J.

Derselbe enthält sowohl Berichtigungen als Aufnahme neuer Verbandsstationen, sowie Ausnahmetarife für Steine und Kokes, und ist zum Preise von 10 ₰ von unserem Tarifbüreau erhältlich.

Mainz, den 5. October 1884. (2404)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Am 15. October d. J. tritt zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen andererseits vom 1. April 1883 der Nachtrag III in Kraft, welcher die Tarifkilometer und Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) enthält. Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 7. October 1884. (2405)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Für die Berliner Güter- und Eilgutexpeditionen der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirectionen werden vom 15. October cr. ab einheitliche Abfertigungsstunden festgesetzt. Näheres ergeben die in den Expeditionen aushängenden Bekanntmachungen.

Berlin, den 8. October 1884. (2406)
Königliche Eisenbahndirection Bromberg.
Königliche Eisenbahndirection Magdeburg.
Königliche Eisenbahndirection Berlin.
Königliche Eisenbahndirection Erfurt.
Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Unter Aufhebung des vom 15. September cr. ab giltigen Tarifs für frisches Obst von Stationen der Oesterreichischen Südbahn und Ungarischen Westbahn tritt am 15. d. Mts. ein neuer Tarif mit theilweise ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Exemplare des Tarifs sind bei den Verbandsverwaltungen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 7. October 1884. (2407)
Königliche Eisenbahndirection,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Vom 15. d. Mts. ab werden im Verkehr nach Breslau, Oderthorbahnhof und Hundsfeld die Frachtsätze für Steinkohlen und Kokes von Hohenzollerngrube R. O. U. E. auf die im diesseitigen Local-Kohlentarif vom 1. September 1884 für Hohenzollerngrube O. S. E. enthaltenen Sätze ermässigt.

Breslau, den 8. October 1884. (2408)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. October cr. tritt zum Local-Gütertarif der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1. October 1881 der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Bereits publicirte und durchgeführte Erweiterung der Nomenclatur der Ausnahmetarife J und L für Erze etc.,
2. Erweiterungen des Tarifs für Nebengebühren,
3. Declaration der durch Nachtrag VI eingeführten Bestimmungen für den Verkehr auf der Breslauer Verbindungsbahn,
4. bereits publicirte Entfernungen und Tarifsätze für die Haltestellen Pamiatkowo und Puschkowa sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die Haltestellen Pristram, Wilkau und Station Nimptsch,
5. bereits publicirte Erweiterungen der Ausnahmetarife C (für rohe Steine) und J (für Erze etc.),
6. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch Vermittelung unserer Stationscassen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 6. October 1884. (2409)
Königliche Eisenbahndirection.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung ist im Verkehr zwischen der diesseitigen Station Messkirch einerseits und Simbach, Station der Bayerischen Staatsbahn anderseits für Rindviehtransporte in ganzen Wagenladungen ein directer Frachtsatz von 8,99 ℳ pro Quadratmeter Ladefläche, sowie ein Begleiterfahrgeld von 7,44 ℳ zur Einführung gekommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Messkirch und Simbach, sowie das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 8. October 1884.
Generaldirection. (2410)

Am 15. October d. J. wird die bisher nur für den Personen- und Wagenladungs-Verkehr eröffnete Station Borgholz an der Bahnstrecke Scherfede-Holzminden auch für den Eil- und Stückgut-Verkehr sowie für die Beförderung von Leichen und Reisegepäck eröffnet.

Der Privatdepeschen-Verkehr sowie die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von der Station Borgholz ist bis auf Weiteres ausgeschlossen.

Elberfeld, den 8. October 1884. (2411)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. November l. J. scheidet die Station Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn aus den Tarifen für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr via Brenner aus, weshalb Sendungen von und nach Hamburg von diesem Zeitpunkte an nur in Hamburg, Station der K. Eisenbahndirection Hannover, zur Auf- bezw. Abgabe gelangen können.

München, den 7. October 1884. (2412)
Generaldirection d. K. B. Verkehrsanstalten.
Betriebsabtheilung.
Schamberger.

Zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) einerseits und Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn andererseits vom 1. September 1883 tritt am 10. October d. J. der Nachtrag II in Kraft. Durch denselben wird der bisherige Ausnahmetarif C für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Braunstein und Kupfererzabbrände (purple ore) aufgehoben.

Dagegen kommen zwei neue Ausnahmetarife C und D zur Einführung, von welchen der letztere auf die vorgenannten Güter, der erstere aber ausser diesen auch noch auf Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken Anwendung findet. Der neue Ausnahmetarif C gilt für den Verkehr zwischen sämmtlichen in den Gütertarif aufgenommenen Stationen.

Der Nachtrag enthält ferner noch Entfernungen für die Frachtberechnung im Verkehr mit einigen inzwischen eröffneten bezw. in nächster Zeit zur Eröffnung gelangenden Stationen. (2413)

Elberfeld, den 23. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 10. d. M. werden die Stationen Borken i./Westf., Buer, Dorsten, Gladbeck, Menden, Oeventrop und Rhade des diesseitigen Directionsbezirks, sowie die Stationen Apeldoorn, Haarlem, Schiedam und Zütphen in den Ausnahmetarif A für Holz, Europäisches, des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs einbezogen.

Das Nähere ist bei dem Tarifbureau hier zu erfahren. (2414)

Elberfeld, den 6. October 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Getreideverkehr aus Russland nach Oesterreich und Deutschland. Getreidetransport in losem Zustande. Vom 1./13. October a./n. Styls 1884 ab können über Wunsch der Versender Getreide- etc. Sendungen sowohl ab Radziwillow als auch ab Woloczysk in losem Zustande ohne Säcke (alla rinfusa) in eigens hierzu eingerichteten Wagen unter den nachstehenden Bedingungen und Modalitäten befördert werden.

1. Für die Ausladung auf den Stationen Radziwillow und Woloczysk, die Ausschüttung aus den Säcken in die zur losen Beförderung eingerichteten Waggons,

die Besorgung der zollämtlichen Austrittsabfertigung, die Rücksendung der leergewordenen Säcke werden nachstehende Gebühren, welche den betreffenden Sendungen nachgenommen werden, erhoben und zwar:

a) für Sendungen von Woitowzy und Tschorny-Ostrow 2 Rubeln pro Waggon;
b) für Sendungen von Proskurow und Bogdanowzy 4 Rubeln pro Waggon;
c) für Sendungen von Deraschnja und Wolkowinzy 5 Rubeln pro Waggon;
d) für Sendungen von Serbinowzy und Schmerinka 7 Rubeln pro Waggon;
e) für Sendungen von Jaroschenka, Rachny, Jurkowka, Wapniarka und Krischopol, dann von Gniwan, Winnitza, Kalinowka, Holendry und Kasatyn 8 Rubeln pro Waggon;
f) für Sendungen von Tschernorudka, Browki, Popelnja, von allen Stationen nördlich von Kasatyn bis Krymno, dann von Ozerjany, Dubno und Radnju-Polesskaja 10 Rubeln pro Waggon;
g) für Sendungen von allen übrigen Stationen der Russischen Südwestbahnen und deren Hinterbahnen 2 Rubeln pro Waggon.

2. Die Getreide- etc. Tarife von Stationen der Russischen Südwestbahnen und deren Russischen Hinterbahnen nach Podwoloczyska und Brody werden durch die Einführung des Transportes mit loser Schüttung nicht alterirt.

3. Behufs Ermittelung des Nettogewichtes der Getreide- etc. Sendungen werden die nach Ausschüttung des Getreides etc. leer gewordenen Säcke abgewogen, das Gewicht derselben in den Original-Frachtbrief eingestellt und vom Bruttogewicht der Sendung in Abzug gebracht.

4. Das der Rinfusa-Verladung zu unterziehende Getreide etc. darf nur einer Gattung angehören. Sollten in einem Waggon zwei oder mehrere Getreidesorten, z. B. Weizen und Roggen etc., verladen sein, so findet auch der Weitertransport nur in Säcken statt. Mahlproducte jeder Art sind von der Beförderung in loser Schüttung ausgeschlossen.

5. Die Beförderung von Getreide- etc. Sendungen alla rinfusa ab Radziwillow oder Woloczysk erfolgt nur in jenen Fällen, wenn von Seite des Versenders im Frachtbriefe eine Vermittlungsperson für die Austritts-Zollabfertigung nicht benannt und ausdrücklich vorgeschrieben ist: „Der Transport dieser Sendung hat ab Radziwillow bezw. ab Woloczysk in loser Schüttung zu erfolgen."

6. Desgleichen ist im Frachtbriefe vorzuschreiben, nach welcher Station und an welche Adresse die leeren Säcke zurückgesendet werden sollen und wem die Recepisse für die leeren Säcke zuzustellen sind. Falls diese Daten aus dem Frachtbriefe nicht zu ersehen sein sollten, werden die leeren Säcke in die Aufgabestation der betreffenden Getreide- etc. Sendung an den Versender retournirt.

In besonderen Fällen kann jedoch von Seite der Versender eine Disposition hinsichtlich der Rücksendung der Säcke schriftlich an die betreffende Russische Grenzstation erfolgen.

7. Hinsichtlich der Rücksendung der nach Ausschüttung des Getreides etc. leer gewordenen Säcke ab Radziwillow bezw. ab Woloczysk sind folgende Bestimmungen zu beachten:

a) von Getreide- etc. Sendungen ab Stationen der Russischen Südwestbahnen erfolgt die Rücksendung der leeren Säcke nach allen Stationen der Russischen Südwestbahnen (mit Ausschluss von Kiew I) nach dem für leere Säcke giltigen Tarifsatze;
b) von Getreide- etc. Sendungen ab Stationen der Russischen Südwestbahnen oder deren Russischen Hinterbahnen erfolgt die Rücksendung der leeren Säcke nach Kiew I gebührenfrei;
c) von Getreide- etc. Sendungen ab Stationen der Kursk-Kiewer Bahn oder deren Hinterbahnen erfolgt die Rücksendung der leeren Säcke nach einer beliebigen Station der Russischen Südwestbahnen gebührenfrei;
d) von Getreide- etc. Sendungen ab Stationen der Russischen Bahnen hinter Kiew und Elisabethgrad erfolgt die Rücksendung der leeren Säcke via Kiew resp. via Elisabethgrad auf den Strecken der Russischen Südwestbahnen gebührenfrei; endlich
e) von Getreide- etc. Sendungen ab Stationen der Fastower Eisenbahn erfolgt die Rücksendung der leeren Säcke auf den Strecken der Russischen Südwestbahnen gebührenfrei, dagegen auf den Strecken der Fastower Bahn frachtfrei, aber bei Zahlung der Uebergabe- und Abladegebühr.

8. Die Aufnahme von Getreide- etc. Sendungen zur Beförderung alla rinfusa ab Radziwillow bezw. ab Woloczysk erfolgt

a) nach Oesterreich

nach allen im Südwestrussisch-Oesterreichischen Verbandtarif vom 20. März a. St./1. April n. St. 1884 (Specialtarif 2 für Getreide etc.) enthaltenen Verbandstationen;

b) nach Deutschland

vorläufig nach sämmtlichen Stationen der Kgl. Eisenbahndirection in Breslau, der Kgl. Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn und der Kgl. Sächsischen Staatsbahnen, dann nach den Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Leipzig H. S. G. der Kgl. Eisenbahndirection in Erfurt.

9. Die ab Podwoloczyska trans. und ab Brody trans. nach den vorgenannten Oesterreichischen und Deutschen Stationen bestehenden directen Getreide- etc. Tarife werden durch diese Transportart in loser Schüttung nicht alterirt.

10. Die in den Empfangsstationen anlangenden Sendungen werden den betreffenden Adressaten sofort avisirt und muss die Ausladung und Abnahme seitens derselben bezw. durch deren eigene Arbeitskräfte innerhalb der vorgeschriebenen Entladefrist vorgenommen werden. Die eventuell hierzu erforderlichen Säcke sind von den Empfängern selbst beizuschaffen.

11. Ist eine in loser Schüttung in einer hierfür bestimmten Station anlangende Sendung zur Weiterbeförderung in Säcken bestimmt, so hat daselbst eine vollständige Neuaufgabe der Sendung unter Beobachtung der sub P. 10 für die Ausladung und Abnahme etc. gegebenen Vorschriften zu erfolgen.

12. Sollte durch Verschulden der Adressaten eine Verzögerung über die vorgeschriebenen Entladefristen herbeigeführt werden, so kommt die in den Localtarifen der betreffenden Bahnen festgesetzte Wagenstrafmiethe in Anrechnung. Die Bahnanstalt behält sich jedoch das Recht vor, die Ausladung und dazu nöthige Beschaffung von Säcken auf Kosten der Adressaten zu veranlassen. In diesem Falle wird die Wagenstrafmiethe bis zu dem Zeitpunkte der Ausladung berechnet.

13. Die Zollabfertigung in Podwoloczyska bezw. in Brody der in loser Schüttung anlangenden Getreide- etc. Sendungen wird von den Organen der Bahnanstalt gebührenfrei besorgt.

14. Die Verzichtleistung auf Einhaltung der reglementmässigen Lieferfrist, sowie die Verpflichtung der Parteien zur Uebernahme der Kosten für die Umladung wird nur auf die durch Natur-Ereignisse hervorgerufenen Verkehrshindernisse beschränkt.

15. Die für Getreide- etc. Transporte in Säcken gewährten Reexpeditionen finden unter gleichen Bedingungen auch auf Getreide- etc. Transporte, welche in der betreffenden Reexpeditions-Station in losem Zustande angelangt sind, Anwendung, jedoch ist der Weitertransport ab Reexpeditions-Station nur in Säcken zulässig.

Wien, im September 1884. (2415)

Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl Ludwigbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 20. October l. J. gelangt der Nachtrag II zum Sächsisch-Thüringischen Verbandstarif zur Einführung.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Eisenberg, sowie Berichtigungen des Haupttarifs.

Exemplare liegen in der Station Reichenberg und bei der gefertigten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, den 3. October 1884. (2416)

Die Direction.

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn. Ausgabe eines Nachtrages VIII zum Localtarife. Mit dem 20. October l. J. gelangt ein Nachtrag VIII zum Local-Gütertarife Theil II vom 1. Januar 1883 zur Einführung.

Derselbe enthält neue Bestimmungen für die Berechnung des Lagerzinses bei den unter Aufsicht oder Verschluss der K. K. Zollbehörde zur Einlagerung kommenden Gütern, sowie die Befreiung der in Cysternenwagen aus Russland anlangenden Petroleumtransporte von der Zollträgergebühr, wenn die Entladung resp. Entleerung oder Umfüllung durch die Empfänger bezw. deren eigene Arbeitskräfte besorgt wird.

Exemplare sind im commerciellen Bureau der Betriebsdirection in Lemberg und im Oeconomate in Wien zu beziehen.

Wien, den 5. October 1884. (2417)

Die Generaldirection.

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn. Am 1. November 1884 tritt für den Transport mineralischer Kohlen von Stationen der Buschtěhrader, der Aussig-Teplitzer, der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der Böhm. Westbahn nach Stationen der Werrabahn ein neuer Ausnahmetarif in Wirksamkeit, durch welchen der analoge Tarif vom 1. März 1882 aufgehoben wird. Exemplare des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu haben.

Prag, am 4. October 1884. (2418)

Die Generaldirection der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen.

V. Lieferfristen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Betriebsdirection der Alföld-Fiumaner Eisenbahn sind — laut Verordnung des Königlich Ungarischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten und Communication — für den Donauübergang (Traject) zwischen Gombos-Erdöd und zwar sowohl im Localals auch im Anschlussverkehre und für die Verbindungsbahn in Szegedin zwischen den Stationen Szegedin Alf. und Szegedin Oesterr.-Ungarische Staatsbahn im Anschlussverkehre, ferner für die Stationen Gr. Wardein und Dálja als Grenz-

resp. Anschlussstationen für Sendungen, bei denen die Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Gesellschaft als Uebernehmer fungirt, vom 1. October cr. ab neue Lieferzeiten bewilligt werden. Dieselben betragen für den Donauübergang für Frachtgüter 24 Stunden und für Eilgüter und Lebendes 12 Stunden, für die letztere Linie und die Stationen Gr. Wardein und Dálja 12 bezw. 6 Stunden.

Berlin, den 8. October 1884. (2419)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

VI. Submissionen.

Der für den diesseitigen Directionsbezirk innerhalb des Etatsjahres 1884/85 noch erforderliche Bedarf von 60 000 kg Zinkchlorid soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Offerten-Formulare liegen im diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Francoeinsendung der Copialien von 60 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Zinkchlorid"
bis zum Submissionstermin am
25. October cr., Vormittags 11 Uhr verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 5. October 1884. (2420)
Königliche Eisenbahndirection.

Die Lieferung des vorliegenden Bedarfs an Flussstahl-Schienen, bestehend in
425 t mit einem Normalgewicht von 35,6 kg für den laufenden Meter, und
425 t mit einem Normalgewicht von 30 kg für den laufenden Meter,
soll verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen werden gegen Erlegung einer Abschriftsgebühr von 50 ₰ mitgetheilt. Lieferungserbietungen sind bis zum 1. November d. J. an die Unterzeichnete einzusenden.

Oldenburg, 1884 October 4. (2421 B&W)
Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Die K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn hat auf den bis Ende Mai k. J. zu deckenden Bedarf an Oberbau-Materialien i. e. 2 000 t Flussstahl-Schienen nebst Kleinmaterial eine Submission ausgeschrieben.

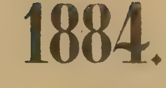
Die Offerten sind bis zum 24. October l. J. bei der Generaldirection in Wien einzubringen.

Wien, den 7. October 1884. (2422)
Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 81. **Zeitung des Vereins** **1884.**





Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. October 1884.

Dieser Nummer liegt No. 19 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Zur Orientbahn-Frage.

Wie erinnerlich, verpflichteten sich Oesterreich-Ungarn, die Türkei, Serbien und Bulgarien in der Convention der sog. Vierer-Conferenz vom 9. Mai 1883 in Betreff des Ausbaues der Orientbahn-Anschlüsse bis 1. October 1884 den Nachweis zu liefern, dass sie entweder durch eine Concession oder durch endgültige Vergebung der Arbeiten die Ausführung der auf ihr Gebiet fallenden Linien bis zum 15. October 1886 gesichert haben. Diesen Nachweis haben Oesterreich-Ungarn und Serbien rechtzeitig erbracht, Oesterreich-Ungarn durch völligen, Serbien durch zum grössten Theile vollendeten Ausbau der auf ihr Gebiet fallenden Linien. Von Seite der beiden anderen Staaten ist dagegen bis zu dem jüngstverstrichenen Termin der vereinbarte Nachweis nicht geliefert worden. Es ist der Türkischen Regierung nicht möglich gewesen, sich bis zu diesem Termine mit der Gesellschaft Hirsch auseinander zu setzen, sei es friedlich, sei es zwangsweise, und so die oberste Vorbedingung zur Weiterführung der Orientbahnen herzustellen und Bulgarien hat sich vorerst abwartend verhalten und so gut wie nichts unternommen.

Wer dieser leidigen Angelegenheit mit einiger Aufmerksamkeit gefolgt ist, wird wissen, wo die Ursache der Verschleppung zu suchen ist. Nicht früher wird die Orientbahn-Anschlussfrage gelöst werden, bis die bestehenden, im Berliner Frieden von 1878 aufs neue sanctionirten Verträge zwischen der Pforte und Baron Hirsch erfüllt worden, bis der Letztere seinen klaren Verpflichtungen nachgekommen sein wird. Daran denkt aber Baron Hirsch ganz und gar nicht. Ohne der Pforte auch nur den geringsten Pachtschilling zu zahlen, bezieht er seit 1873 bis zur Stunde die alljährlichen Betriebs-Reineinnahmen der Türkischen Bahnen mit 4—5 Millionen Francs und möchte die bestehenden Zustände sicherlich am liebsten in alle Ewigkeit verlängert sehen, da die Türkische Regierung es nicht wagen zu können glaubt, mit der Gesellschaft Hirsch kurzen Process zu machen und sie unter Sequester zu stellen. Mit Recht könnte man seitens der Pforte auf die Erfüllung des Vertrages von 1872 mit Baron Hirsch bestehen und denselben zur Zahlung des festgesetzten Pachtschillings von 8000 Frcs. pro Jahr und Kilometer anhalten. Nichtsdestoweniger hat man sich in Constantinopel zu Concessionen, d. i. zu einer beträchtlichen Ermässigung dieses Pachtschillings bereit gezeigt und dabei auf Grund eines Kaiserlichen Jrades vom Jahre 1882, welcher bestimmt, dass jede Gesellschaft, die sich in der Türkei bildet, keine andere als die Ottomanische Nationalität haben kann, die anderwärts selbstverständliche Bedingung gestellt, dass die Gesellschaft Hirsch aus einer Oesterreichischen sich in eine Ottomanische umwandeln möge. Dieser Forderung wollte sich Baron Hirsch, welcher, obschon ursprünglich Deutscher Reichsangehöriger und seit langer Zeit in Paris ansässig, es für vortheilhaft befunden hatte, die Oesterreichische Staatsangehörigkeit zu erwerben, nicht fügen und er wusste die Oesterreichisch-Ungarische Botschaft in Constantinopel zu bestimmen, sich in seinem Interesse dieser Forderung zu widersetzen unter dem Vorgeben, dass die Gesellschaft Hirsch vor jenem Jrade gebildet wurde und dass dieser keine rückwirkende Kraft habe. Allein die Pforte bekämpfte diese Theorie mit dem Hinweise darauf, dass es sich jetzt um neue Arrangements handle, um einen neuen Betrieb, um neue Linien und neue Verträge, dass die Angelegenheit jetzt eine ganz andere geworden sei, und sie hielt daran fest, dass sie keine fremde Eisenbahngesellschaft bei sich dulden könne. Baron Hirsch hat guten Grund, wie bisher, so auch fortan ausserhalb jeder Gesetzgebung und Rechtsprechung zu bleiben, um für seine früheren Manipulationen und vielleicht auch für seine künftigen Pläne nirgends zur Verantwortung gezogen werden zu können. Bisher konnte Baron Hirsch nur vor ein Schiedsgericht gestellt werden, zu welchem er und die Türkische Regierung je zwei Mitglieder zu ernennen und beide sich über den ausschlaggebenden Vorsitzenden zu einigen hatten. Ein solches Schiedsgericht ist mehrfach angestrebt, aber niemals zu Stande gebracht worden. Wenn sich das Gerücht bestätigte, dass behufs Beschleunigung der Lösung der Orientbahn-Anschlussfrage die Intervention des Deutschen Kaisers in der Weise angerufen worden ist, dass derselbe den ausschlaggebenden Vorsitzenden des Schiedsgerichts zu ernennen hat, welches eingesetzt werden soll, um über die zahllosen Streitpunkte zwischen der Pforte und der Gesellschaft des Baron Hirsch aus früherer Zeit zu entscheiden, so eröffnete sich endlich die Möglichkeit einer Klärung dieser ungemein verwickelten und verwirrten Angelegenheit und hiermit zugleich die Möglichkeit des Ausbaues der Orientbahn-Anschlüsse. Eine unbefangene Prüfung und öffentliche Berichterstattung über die sogenannte Orientbahn-Frage ist von verschiedenen Seiten schon wiederholt dringlich verlangt, von den journalistischen Vertretern des Baron Hirsch aber bekämpft worden.

Es ist im hohen Grade befremdlich, dass Baron Hirsch, obschon er durch sein Verhalten den Oesterreichischen Orienthandel geradezu vernichtet hat, vom Auswärtigen Amt in Wien und von der Oesterreichisch-Ungarischen Botschaft in Constantinopel noch immer amtlich gestützt wird, und es ist andrerseits ebenso correct als erfreulich, dass die Deutsche Botschaft in Constantinopel, welche früher der Oesterreichisch-Ungarischen Botschaft daselbst in dieser Angelegenheit lediglich secundirte, sich seit längerer Zeit bereits abseits hält und sich — vorerst stillschweigend — den Ansichten und Forderungen der Türkischen Regierung angeschlossen hat. Dieser Umstand lässt hoffen, dass von Deutscher Seite endlich auf eine Klärung und Untersuchung der ganzen Angelegenheit gedrängt wird, wenn man sich von Wien aus nach Berlin wenden sollte, um gemeinsam die Türkische Regierung an die Erfüllung ihrer in der Vierer-Conferenz eingegangenen Verpflichtungen zu mahnen. Diese Untersuchung wird ergeben, dass die Pforte ihren Verpflichtungen nicht nachkommen kann, ohne sich vorher mit der Gesellschaft Hirsch auseinander gesetzt zu haben, weil sie vorher weder selbst noch durch einen anderen Unternehmer zu bauen vermag, dass die Forderungen der Gesellschaft Hirsch unbillige, ungerechtfertigte und unerfüllbare sind und von der Türkischen Regierung nicht gewährt werden können und dass dieselben durch schiedsgerichtliches Urtheil, sei es durch einen Machtspruch, entfernt werden müssen, soll die Orientbahn-Anschlussfrage endlich einer dauernd erspriesslichen Lösung zugeführt werden.

Paul Dehn.

Die procentualen Güterabrechnungen und die Statistik.

Zur Vereinfachung des Abrechnungsverfahrens zwischen den an den Verkehren der Königlich Preussischen Staatsbahnen betheiligten Eisenbahnverwaltungen sind die procentualen Abrechnungen eingeführt, welche bekanntlich darin bestehen, dass in jedem Verkehre für zwei Monate des Jahres eine specielle Vertheilung der Frachten nach Verhältniss der wirklichen Entfernung, für die folgenden Monate aber, bis zu einer etwa eintretenden grösseren Veränderung in den Instradirungen etc., eine procentuale Repartition des Frachtaufkommens unter Zugrundelegung der aus den Resultaten jener zwei Monate gebildeten Procente stattfindet.

Unverkennbar wird durch dieses Verfahren eine bedeutende Ersparniss an Zeit und Arbeitskräften erzielt; wie aber ist dieses Abrechnungsmaterial für Zwecke der Statistik, speciell für die Tabelle 23 der vom Reichs-Eisenbahnamte seit dem Jahre 1881 bearbeiteten und herausgegebenen „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“ zu verwerthen?

Die genannte Tabelle weist den Güterverkehr der einzelnen Eisenbahnen nach und zwar:

1. die Anzahl der beförderten Tonnen, sowie der berechneten Tonnenkilometer,
2. die Einnahmeantheile im Ganzen, sowie pro Tonne und Kilometer

tarifclassenweis getrennt.

Für das Reichs-Eisenbahnamt muss jede Bahnverwaltung die nöthigen Daten jährlich auf Grund des Rechnungsmaterials zusammenstellen, was auch in Betreff der Gewichtsquantitäten resp. Tonnenkilometer nicht schwer hält, da für den Binnen- und directen Verkehr die monatlichen Versand- und Empfangsrechnungen, für den Durchgangsverkehr aber die zwischen den einzelnen Bahnverwaltungen gegenseitig monatlich auszutauschenden Transitnachweisungen eine ausreichende Grundlage bilden.

Anders verhält es sich mit den Einnahmeantheilen. Die procentualen Abrechnungen, welche als Basis für die nöthigen Ermittelungen dienen, weisen nach die Einnahmeantheile für:

Eilgut,
Frachtgut (ohne Trennung nach Tarifclassen),
Kohlen,
Vieh incl. Begleiter,
Leichen,
Militärgut.

Nur für diese Positionen können also die Einnahmeantheile monatlich ausgezogen und am Jahresschlusse summirt werden; es bleibt dann aber noch die Vertheilung auf die einzelnen Tarifclassen. Dieselbe kann entweder ohne bestimmtes Princip nach Gutdünken des die betr. Statistik bearbeitenden Beamten oder nach bestimmten Regeln bewirkt werden: man wird weder auf die eine, noch auf die andere Weise zu einem richtigen Resultate gelangen, wie aus Folgendem genügend hervorgehen dürfte.

Der Verfasser dieses Artikels hat die in seinem Ressort beschäftigten Beamten dahin instruirt, dass, nachdem die Einnahmeantheile auf Grund der procentualen Abrechnungen festgestellt worden, die Einheitssätze pro Tonnenkilometer jeder Tarifclasse mit den berechneten Tonnenkilometern der entsprechenden Tarifclassen multiplicirt werden, um so die Summe zu finden, welche die wirkliche (jetzt aber imaginäre) Einnahme repräsentirt. Die Differenz zwischen der Totalsumme dieser imaginären und der Totalsumme der auf Grund der procentualen Abrechnungen gefundenen Einnahmeantheile wird dann nach Verhältniss der durch die beschriebene Multiplication erzielten Summen den einzelnen Tarifclassen ab- resp. zugesetzt.

Wäre nun diese Differenz in jedem Verkehre nur gering, so würden die statistischen Aufzeichnungen annähernd richtig sein; aber im Gegentheil ist die Differenz oft eine sehr bedeutende. Beispielsweise ergab bei der Eisenbahn, bei welcher der Verfasser beschäftigt ist, die Berechnung der Einnahmeantheile für das Jahr 1883 nach den Einheitssätzen in den einzelnen Verkehren:

— 10 535 M,
— 7 056 „
+ 46 090 „
— 76 544 „
+ 3 712 „
etc.

gegen die aus den entsprechenden procentualen Abrechnungen ermittelten Antheile.

Durch dieses Beispiel dürfte wohl der Beweis geführt sein, dass die procentualen Abrechnungen für die jetzige Güterstatistik sich eben nicht mit Nutzen verwerthen lassen. Bis jetzt ist trotzdem die Tabelle 23 der Reichs-Eisenbahnstatistik in der vorgeschriebenen Form aufgestellt, was zur Folge hat, dass

1. die für die einzelnen Tarifclassen eingestellten Einnahmeantheile in fast keinem Verkehre der Wirklichkeit entsprechen,
2. die auf dieser unrichtigen Basis berechneten Durchschnittseinnahmen pro Tonnenkilometer ebenfalls nicht richtig sein können,
3. die entsprechenden Durchschnittsberechnungen für den Gesammtverkehr einer Bahn keinen Anspruch auf Zuverlässigkeit haben, und endlich
4. die auf solchen Grundlagen ausgeführten Durchschnittsberechnungen für den Gesammtverkehr der Eisenbahnen Deutschlands vollständig werthlos sind.

Zur Beseitigung dieser Uebelstände giebt es nur zwei Wege: Entweder müsste das frühere Abrechnungsverfahren wieder eingeführt, oder die Tabelle 23 der Reichs-Eisenbahnstatistik entsprechend modificirt werden.

Das Erstere erscheint wegen der grossen Vortheile, welche die procentualen Abrechnungen anderweitig bieten, nicht rathsam; ist es doch gleichgültig, ob bei diesem Verfahren ein Directionsbezirk einmal im Vortheil oder Nachtheil ist; im Laufe der Zeit wird sich doch durch Verkehrsschwankungen und sonstige eintretende Veränderungen eine Ausgleichung von selbst ergeben. Eine Aenderung der Tabelle 23 aber, welche dem procentualen Abrechnungswesen Rechnung tragen müsste, würde sich sehr wohl ermöglichen lassen.

Wie oben schon ausgeführt, giebt die Tabelle 23 die in jeder Tarifclasse beförderten Tonnen resp. die berechneten Tonnenkilometer genau; das dürfte genügen, um die Verkehrsverhältnisse eines jeden Bahngebietes kennen zu lernen; die Ermittelung der Einnahmen für die in jeder Tarifclasse beförderten Güter resp. die hierauf beruhenden Durchschnittsberechnungen, welche doch stets ein unrichtiges Resultat liefern, also werthlos sind, müssten in Wegfall kommen. Dagegen könnten in der Tabelle 23 die Einnahmen für die in den procentualen Abrechnungen aufgeführten Positionen ersichtlich gemacht, die Durchschnittsberechnungen aber nur für die aus diesen Positionen sich ergebenden Hauptsummen ausgeführt werden.

Auf diese Weise würden die procentualen Abrechnungen sich mit Nutzen für die Güterstatistik verwerthen lassen, und letztere von den jetzt unvermeidlichen Unrichtigkeiten gereinigt werden. Ausserdem würde bei Bearbeitung der Güterstatistik viel Zeit und Arbeitskraft gespart werden durch den Wegfall so vieler Berechnungen, welche dem denkenden Statistiker niemals Freude machen können, weil er sich immer sagen muss, dass die durch grosse Arbeit gefundenen Zahlen irgend welchen Werth nicht beanspruchen können.

Möchten diese Zeilen dazu beitragen, dass an massgebender Stelle eine Aenderung der Güterstatistik in obigem Sinne in Erwägung gezogen würde!

G. R.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien:

1. Die der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. unterstellte, am 1. d. Mts. für den Verkehr von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und Thieren und am 10. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnete Strecke Oberröblingen-Querfurt. Die neueröffnete Linie enthält die Stationen resp. Haltestellen und Entfernungen ab Oberröblingen: Stedten (Haltestelle) 2,40 km,

Schraplau 4,07 km, Esperstedt (Haltestelle) 7,52 km, Kukenburg (Haltestelle) 9,75 km, Obhausen 11,83 km und Querfurt 15,12 km.

2. Die der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterstellte, im Grossherzogthum Luxemburg gelegene, am 29. v. Mts. eröffnete Zweigbahn Tetingen-Langengrund-Kirchberg, sowie die Verbindungscurve zwischen den Eisenbahnlinien Noerzingen-Oettingen und Noerzingen-Esch. Die Zweigbahn und Verbindungscurve dienen zwar dem öffentlichen Verkehr, erstere ist aber zunächst nur für den Versand von Erzen eröffnet, während auf der Verbindungscurve Güter jeder Art befördert werden, Personenverkehr findet jedoch auf beiden Strecken zur Zeit nicht statt. Die Länge der Zweigbahn, von ihrem Anschlusspunkte an die Linie Noerzingen-Oettingen gerechnet, beträgt 2,788 km, diejenige der Verbindungscurve 1,266 km. An der neuen Zweigbahn sind die Ladestellen Lachfeld, Tiefenbour, Langengrund und Kirchberg eröffnet.

Aus dem Deutschen Reich.

Landes-Eisenbahnrath.

Der ständige Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths tritt am 31. d. M. zu einer Sitzung zusammen und wird dabei über folgende Berathungsgegenstände verhandeln: 1. über die Einführung ermässigter Tarife für Russisches Petroleum; 2. desgl. für Kalksteine im Rheinisch-Westfälischen Verbande; 3. über Aenderungen der Tarifvorschriften und der Güterclassification des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs; 4. über den Entwurf eines internationalen Uebereinkommens, betreffend den Eisenbahn-Frachtverkehr; 5. über die Einführung eines ermässigten Tarifs für Schlacken als Wegebaumaterial. Ferner werden dem Ausschuss die in letzter Zeit genehmigten Ausnahmetarife mitgetheilt werden.

Organisation der Preussischen Staatsbahnverwaltung.

Nach der „Schl. Ztg. besteht die Absicht, am 1. April 1885 von dem Directionsbezirke Breslau die Strecken Posen-Thorn und Inowrazlaw-Bromberg der früheren Oberschlesischen Eisenbahn abzutrennen und dem Directionsbezirk Bromberg zuzutheilen. Dafür erhält die erstgenannte Direction die Strecke Breslau-Stettin der ehemaligen Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, während die übrigen Linien dieser Bahn der Königlichen Direction Berlin überwiesen werden. Das Betriebsamt Posen-Stargard geht zur Direction Bromberg über, und für die Strecke Breslau-Stettin wird ein neues Betriebsamt in Breslau errichtet. Ferner wird Oppeln der Sitz eines neuen Betriebsamtes.

Preussische Staatsbahnen: Organisation der Königlichen Bauinspectionen.

Zufolge Erlasses des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 23. September cr. wird

1. die in dem Betriebsamts-Bezirk Stettin-Stralsund belegene, am 15. September cr. eröffnete Strecke Jatznick-Ueckermünde nebst der Ueckermünder Hafenbahn der Bauinspection Stettin des vorgenannten Betriebsamts,
2. die im Betriebsamts-Bezirk Guben belegene, voraussichtlich im laufenden Etatsjahre zu eröffnende Strecke Bentschen-Meseritz, und zwar soweit dieselbe auf dem mit der Hauptbahn zusammenhängenden Bahnkörper liegt, d. i. bis Km-Station 3,2, in einer Länge von 3,20 km der Bauinspection Posen, die übrige Strecke von Km-Station 3,2 bis Meseritz in einer Länge von 28,20 km der Bauinspection Guben,
3. die im Betriebsamts-Bezirk Görlitz belegene, voraussichtlich im November d. J. zu eröffnende Strecke Friedeberg-Greiffenberg in einer Länge von 9 km der Bauinspection Hirschberg und
4. die im Betriebsamts-Bezirk Breslau (Breslau-Sommerfeld) belegene, zum 15. October cr. zu eröffnende Strecke Liegnitz-Goldberg in einer Länge von 22 km der Bauinspection Liegnitz

unterstellt.

Das neue Actienrecht in der Praxis.

Die Bestimmungen des neuen Actiengesetzes (schreibt der „Berl. Act." werden aus Unkenntniss in der Praxis auch nicht annähernd mit jener Gewissenhaftigkeit befolgt, die vom Gesetze vorgesehen und im eigenen Interesse der Vorstände und Aufsichtsräthe gelegen ist. Bis das Gesetz sich vollständig eingebürgert hat, dürfte es für die Gesellschaftsvorstände geradezu geboten sein, auch bei der geringfügigst scheinenden Amtshandlung zum Wortlaut des Gesetzes, und wenn nicht auch zum Motivenbericht, so doch zu einer Erläuterung des Gesetzes zu greifen.*)

Es ist das entschieden nothwendig, denn das Gesetz bringt viele Neuerungen, und bringt sie bei Dingen und an Stellen, wo sie der Laie überhaupt nicht sucht. In allernächster Zeit dürften z. B. einige Generalversammlungen nicht abgehalten werden können, da sie nicht den Bestimmungen des neuen Gesetzes gemäss einberufen worden sind.*) Es scheint nämlich u. A. auch nicht allgemein bekannt zu sein, dass durch das Gesetz den Actiengesellschaften im ganzen Deutschen Reich ein neues Publicationsorgan octroirt worden ist, in welchem alle Bekanntmachungen erlassen werden müssen, die nach dem Gesetz und nach dem Statut durch ein Blatt ergehen sollen. Es ist dies der Deutsche Reichs- und Königlich Preussische Staatsanzeiger. Die betreffende Bestimmung findet sich für die beiden Gattungen von Gesellschaften in Art. 175 und 209 wörtlich übereinstimmend wie folgt:

„Bekanntmachungen, welche durch öffentliche Blätter erfolgen sollen, sind in den Deutschen Reichsanzeiger einzurücken. Andere Blätter ausser diesem hat der Gesellschaftsvertrag zu bestimmen."

Dass der Artikel ohne Weiteres auch für alle älteren Gesellschaften anwendbar, sagt u. A. die Eingangs erwähnte Gesetzeserläuterung in der vorletzten Anmerkung zu Art. 175.

Wie man auch über die Bestimmung denken mag, sie ist Gesetz. Wer die Einladung zu einer Generalversammlung künftig nicht im Reichsanzeiger publiciren lässt, wird vom instrumentirenden Notar — dessen Zuziehung, ebenfalls eine Neuerung, nach Art. 238a. jetzt erfolgen muss, wenn nicht gerichtliche Beurkundung der Beschlüsse beliebt wird — darüber belehrt werden, dass die Generalversammlung nicht ordnungsmässig einberufen worden ist, mag auch das Statut die Publication in irgend einem Blatte nur vorschreiben.

*) Zu empfehlen ist die vom Rechtsanwalt Robert Esser II zu Köln besorgte, im Verlage von Julius Springer in Berlin erschienene Ausgabe desselben. Auch das Mitglied der Reichstagscommission, Dr. Alexander Meyer, hat eine Textausgabe mit Einleitung, Anmerkungen und Sachregister des Reichsgesetzes, betr. die „Commanditgesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften" vom 18. Juli 1884 (Verlag von Franz Vahlen in Berlin) veranstaltet.

*) Die auf den 9. d. M. ausgeschriebene Generalversammlung einer Braunkohlen-Industriegesellschaft hat bereits nicht abgehalten werden können, weil es unterlassen war, die Einladung zu derselben ausser in den Gesellschaftsblättern auch in dem Reichsanzeiger, wie dies das neue Actiengesetz vorschreibt, zu erlassen.

Eröffnung der Stadtbahnstation Zoologischer Garten für den Fernverkehr.

Am 15. d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin die Station Zoologischer Garten der Berliner Stadtbahn auch für den Fern- und Vorortverkehr eröffnet. Es wird hierdurch die Centralstation Friedrichstrasse erheblich entlastet und dem Westen Berlins, dessen Bewohner bisher den weiten Weg nach der Centralstation zurückzulegen hatten, eine grosse Verkehrserleichterung geboten.

Eröffnung neuer Bahnstrecken und Stationen.

Mit dem Eintritt des Winterfahrplans — am 15. d. Mts. — wird eine ganze Reihe von Bahnlinien und Stationen in Betrieb gesetzt, welche wir nachstehend zusammenstellen:

Am 15. October cr. wird die Strecke Liegnitz-Goldberg mit den Stationen Liegnitz und Goldberg sowie den Haltestellen Pahlowitz, Wildschütz und Kosendau für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 von der Königlichen Eisenbahndirection Berlin in Betrieb genommen und werden auf derselben die in dem zur Veröffentlichung gelangten Winterfahrplane enthaltenen Züge verkehren.

Am 15. d. Mts. wird die Theilstrecke Lublinitz-Stahlhammer von der Kgl. Eisenb.-Dir. Breslau eröffnet. (S. Bekanntm. S. 1040.)

Am 15. d. Mts. wird von der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinisch) die Neubaustrecke Siegburg-Ründeroth, sowie die Personen-Haltestelle Buldern eröffnet. (Siehe Bekanntmachung S. 1040.)

Am 17. d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen die 19,5 km lange schmalspurige Bahnstrecke Klotzsche-Königsbrück mit den Haltestellen und Stationen Weixdorf, Lausa, Hermsdorf, Cunnersdorf, Ottendorf b. Radeb., Moritzdorf, Laussnitz und Königsbrück für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Am 15 d. Mts. wird mit der Inbetriebnahme der verlegten Bahnstrecke bei Mainz gleichzeitig die im Zuge dieser Strecke am südöstlichen Ende der Stadt Mainz angelegte Personen-Haltestelle Neuthor eröffnet werden.

An demselben Tage hört der bisher bestandene directe Uebergang der Güter zwischen dem Bahnhofe Mainz der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und dem Trajecte der Preussischen Staatseisenbahnen bei Mainz auf.

Am 15 d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover die zwischen Uelzen und Bevensen gelegene Personen-Haltestelle Emmendorf für den Personenverkehr eröffnet. Beförderung von Gepäck findet bis auf Weiteres nur nach Emmendorf statt.

Am 15. d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg der zwischen Landsberg a/W. und Düringshof eingerichtete Haltepunkt Loppow für den Personenverkehr, sowie für die Beförderung von Hunden eröffnet.

Vom 15. October d. Js. ab wird von der Königlichen Direction Elberfeld die zwischen Kettwig v. d. Brücke und Saarn eingerichtete Personen-Haltestelle Mintard eröffnet.

Die an der Bahnstrecke Scherfede-Holzminden gelegene Station Borgholz, welche bisher nur für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet war, wird

vom 15. October d. J. ab auch für den Eil- und Stückgutverkehr sowie für die Beförderung von Leichen und Reisegepäck eröffnet werden.

Die Station Steinach der Badischen Staatseisenbahnen (Schwarzwaldbahn-Linie) wird am 20. October d. J. für den unbeschränkten Güter- und Viehtransport eröffnet werden.

Die Station Reichenau der Badischen Staatseisenbahnen wird am 20. October d. Js. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Secundärbahn Zittau-Reichenau.

Der Bau der Bahn wird jetzt, wie man der „Voss. Z.“ schreibt, mit solcher Energie betrieben, dass die Inbetriebsetzung am 1. November cr. wird erfolgen können.

Reichseisenbahnen: Personalien.

Der bisherige ständige Hülfsarbeiter beim Reichs-Eisenbahnamt, Regierungsrath Emmerich, ist zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath bei dieser Behörde ernannt.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Se. Maj. der König haben Allergnädigst geruht: dem Eisenbahndirections-Präsidenten Hendel in Frankfurt a/M. den Stern zum Königlichen Kronenorden zweiter Classe mit der Zahl 50 und aus Anlass seiner Versetzung in den Ruhestand dem Geheimen Ober-Regierungsrath Dittmer in Breslau den Rothen Adlerorden zweiter Classe mit Eichenlaub zu verleihen.

Zu Eisenbahndirections-Mitgliedern sind ernannt: der Regierungs- und Baurath Bessert-Nettelbeck in Köln bei der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinische) daselbst, der Regierungsassessor Ostermann in Köln bei der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinische) daselbst, der Regierungsassessor Weymann in Köln bei der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinische) daselbst; zum ständigen Hülfsarbeiter: der Regierungsassessor Dr. Bischoff in Erfurt.

Uebertragen ist: dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector (bisher Regierungs-Baumeister) Fuchs die Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Allenstein; dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector (bisher Kreis-Bauinspector) Werres die Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Main-Weserbahn) in Cassel, dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector (bisher Bauinspector) Koch die Stelle des Vorstehers der dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Stettin) unterstellten Bauinspection in Berlin.

Versetzt sind: der Regierungsassessor Pannenberg, bisher in Cassel, nach Altona behufs commissarischer Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirection daselbst, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Schwamborn, bisher in Wittenberg, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Allenstein, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Treibich, bisher in Landsberg a/W., als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Cottbus, der Eisenbahn-Maschineninspector Vockrodt, bisher in Göttingen, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Cassel) in Cassel, der Regierungs-Baumeister Ulrich, bisher in Wetzlar, nach Dortmund behufs commissarischer Wahrnehmung der Geschäfte eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt daselbst, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Clemens, bisher in Berlin, nach Wittenberg als Vorsteher der dortigen, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Anhalt) unterstellten Bauinspection, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Siehr, bisher in Dortmund, nach Neustettin als Vorsteher der dortigen, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Stolp unterstellten Bauinspection 1. und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Stuertz, bisher in Cottbus, nach Landsberg a/W. als Vorsteher der dortigen, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Schneidemühl) unterstellten Bauinspection.

Bei Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst sind ernannt: Der Betriebsinspector Matthiessen in Flensburg zum Eisenbahn-Betriebsinspector und der Bahninspector Petersen in Flensburg zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector.

Zu Regierungs-Baumeistern sind ernannt: Die Regierungs-Bauführer Friedrich Pfannschmidt aus Schladen, Emil Kressin aus Mützlitz bei Brandenburg a/H., Bruno Ladisch aus Callies und Max Borgmann aus Berlin.

Preussische Staatsbahnen: Ministerialerlass, betreff. rechtliche Vertretung der Verwaltung.

Nach einem Circularerlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. September sind die Königlichen Eisenbahndirectionen zur Vertretung der Verwaltung, insbesondere bei Vornahme von Rechtsgeschäften in denjenigen Angelegenheiten, welche nach den Bestimmungen der unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung den Betriebsämtern zur unmittelbaren Erledigung überwiesen sind, nicht befugt. Nach § 8 Alinea 2 der Organisation vertreten die Directionen die Verwaltung vielmehr nur in den ihnen in den §§ 12 bis 14 a. a. O. zur directen Bearbeitung vorbehaltenen Sachen, während die Betriebsämter nach § 16 a. a. O. zur Vornahme auch aller Rechtshandlungen in den zu ihrer Zuständigkeit gehörenden Angelegenheiten berufen sind.

Preussischer Eisenbahnetat.

Wie officiös berichtet wird, haben sich in dem laufenden Preussischen Etat die Folgen der socialpolitischen Gesetzgebung in einer Ausgabevermehrung geltend gemacht. In den Etat der Eisenbahnverwaltung ist eine Mehrausgabe von 400 000 *M.* zur Erfüllung der deren Verwaltung als Arbeitgeber durch das Krankencassen-Gesetz auferlegten Verpflichtungen eingestellt. Nachdem inzwischen auch das Unfallgesetz in Kraft getreten ist und die Krankenversicherung vom nächsten Jahre ab in vollem Umfange Platz greift, werden in den Etats der Betriebsunternehmungen des Reichs wie der Einzelstaaten erheblich höhere Mehrausgaben zur Erfüllung der dem Staate auferlegten socialpolitischen Pflichten in Aussicht zu nehmen sein.

Rheinische Eisenbahngesellschaft.

Die Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) ist von den Ministern der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen ermächtigt, den bis zum 15. November cr. zugelassenen Umtausch von Stammactien der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, von alten Bonn-Kölner Actien, sowie von Prioritäts-Stammactien und von Stammactien Litt. B. der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gegen Schuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe von dem gedachten Zeitpunkt bis auf Weiteres mit der Massgabe zu gestatten, dass es der Königlichen Staatsregierung vorbehalten bleibt, demnächst den Zeitpunkt für die Einstellung des Umtausches endgiltig festzusetzen. Diejenigen Actionäre, welche von dem Rechte des Umtausches keinen Gebrauch machen, participiren demnächst im Liquidationsverfahren, mit dessen Eintritt der Anspruch auf die Gewährung der ihnen für ihren Actienbesitz zugesicherten Rente, auch wenn die Actien abgestempelt sind, erlischt, lediglich an dem vom Staate vertragsmässig zu entrichtenden Kaufpreise.

Zur Reichs-Eisenbahnfrage.

Der Uebergang der Eisenbahnen an das Reich war in voriger Woche wieder auf die Tagesordnung gesetzt worden. In Bromberg hatte Regierungsrath Menz, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection daselbst, welcher als nationalliberaler Candidat für die bevorstehenden Reichstagswahlen aufgestellt worden, in einer ausführlichen Rede sein Wahlprogramm auseinandergesetzt. Deutsch-freisinnige Blätter wollten nun in einer Stelle derselben eine Enthüllung darüber finden, dass die Reichsregierung schon in der allernächsten Zeit beabsichtige, bestimmte Anträge in Betreff der Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich den Berathungen des Reichstages zu unterbreiten. Wie indess der in der „Ostdeutschen Presse“ vorliegende Wortlaut der Rede beweist, hat Herr Menz nur der Klage Ausdruck gegeben, dass in den Parlamenten der mächtigste Factor unseres modernen Verkehrslebens, das Eisenbahnwesen, nur durch die beiden Abgeordneten Büchtemann und Schrader vertreten sei. Er fuhr dann fort: „Dabei besitzt das Reich rund 1 400 km eigene Eisenbahnen, und die Frage der Uebernahme aller Deutschen Eisenbahnen auf das Reich steht, so zu sagen, auf der Tagesordnung. Plötzlich und unerwartet werden wir uns dieser Frage gegenüber sehen, und dass es sich hier um eine Operation des Reiches von der weittragendsten Bedeutung handelt, wird Niemandem zweifelhaft sein. Ich will nur hervorheben, dass dann volle 300 000 Eisenbahnbeamte und Arbeiter in den Dienst des Reiches treten. Da dürfte bei Zeiten zu sorgen sein, dass Vertreter dieses Faches in den Reihen des Reichs- und Landtags zu finden sind, welche namentlich in den Commissionen die erforderliche Auskunft zu geben im Stande sind.“ An einer anderen Stelle äusserte Herr Menz: „Wenn das Reich dereinst die sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen übernimmt, und dahin kann es bald kommen, so wird es an dieser riesigen Betriebsverwaltung mit einem jährlichen Umschlage von nahezu einer Milliarde oder 1 000 Millionen Mark und einem Personal von 300 000 Mann genug zu verdauen haben.“ Man sieht also, dass von bestimmten in Aussicht stehenden Vorlagen keine Rede war, sondern dass Herr Menz von der zukünftigen Möglichkeit einer Thatsache sprach, deren sofortiger Eintritt keineswegs bevorsteht. Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ und ebenso der „Berl. Actionär“ erfahren denn auch aus guter Quelle, dass in den massgebenden Kreisen von einer Vorlage wegen Uebertragung der Eisenbahnen auf das Reich nicht das Mindeste bekannt sei und dem bezüglichen Gerede jede thatsächliche Grundlage fehle.

Feld- und Waldbahnen.

Die Leser unserer Zeitung, welche sich für die transportablen Feldbahnen zur Abfuhr des Holzes aus den Waldungen

(siehe den Aufsatz in No. 30 S. 389 Jahrg. 1884 dieser Zeitung) interessiren, machen wir darauf aufmerksam, dass nach einem vom Königlichen Forstmeister an der Forstakademie Eberswalde, Runnebaum, an sämmtliche Fabrikanten von sogenannten Feldbahnen mit transportablen Gleisen gerichteten Schreiben vom 6. August d. J. der Minister für Landwirthschaft, Dr. Lucius, angeordnet hat, dass bei der Forstacademie in den Lehrforsten Eberswalde während des Winters 1884/85 Versuche über die Leistungsfähigkeit der transportablen Waldeisenbahnen angestellt werden sollen, welche sich auf den Transport von Laub- und Nadelholzstämmen und Klafterholz unter den verschiedensten Terrainverhältnissen erstrecken sollen. Um den Untersuchungen den grösstmöglichsten Umfang und damit eine hervorragende B deutung zu verleihen, erscheine es zweckmässig, sämmtliche Systeme einer Prüfung zu unterziehen. Die Resultate dieser Untersuchungen sollen nach Abschluss derselben in Fachzeitschriften veröffentlicht werden und den Fabrikanten ein dienstliches Attest über die Gebrauchsfähigkeit ihres Systems ertheilt werden. Auf diese Aufforderung sind zahlreiche Anmeldungen eingegangen und Forstmeister Runnebaum hat in Folge dessen die betreffenden Fabrikanten unterm 6. September d. J. davon in Kenntniss gesetzt, dass die in Rede stehenden Versuche im Laufe des Monats November beginnen werden. In diesem Schreiben wurden dann die Fabrikanten aufgefordert, 400—500 m Schienen nebst Weichen und Curvenstücken von 60 cm Spurweite, 4—6 Langholzwagen und 1 Brennholzwagen in der Zeit vom 10.—15. November d. J. auf den Bahnhof Eberswalde einzusenden, von wo aus dies Material von der Forstverwaltung nach der ca. 1 Meile entfernten Gebrauchsstelle geschafft werden soll.

Berliner Güterbeförderung.

Die Königlichen Directionen der in Berlin mündenden Bahnen sind über die Normirung übereinstimmender Expeditionsstunden im Berliner Güterverkehr schlüssig geworden. Die betreffenden Bestimmungen treten ab 15. d. M. in Kraft. Und zwar sind die Abfertigungsstunden der Berliner Güter- und Eilgut-Expeditionen für die Zukunft wie folgt festgesetzt:

I. Die Annahme zu versendender Güter findet statt:

1. Frachtstückgüter und bahnseitig zu verladende Güter:
   a) an Werktagen: Vorm. 7 Uhr bis Nachm. 7 Uhr,
   b) an Sonn- und Festtagen: nicht.
2. Eilgüter und Güter, welche eilgutmässig zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert werden:
   a) an Werktagen: Vorm. 7 Uhr bis Nachm. 7 Uhr; nur auf dem Anhalter und Dresdener, sowie dem Berlin-Lehrter Bahnhofe bis auf Weiteres bis Nachm. 8 Uhr,
   b) an Sonn- und Festtagen: Vorm. 7 bis 9 Uhr und Nachm. 4 bis 7 Uhr.
3. Güter, welche die Versender selbst verladen:
   a) an Werktagen: Vorm. 7 Uhr bis Nachm. 7 Uhr,
   b) an Sonn- und Festtagen: nicht.

II. Die Auslieferung angekommener Güter erfolgt:

1. Frachtstückgüter und bahnseitig entladene Güter:
   a) an Werktagen: Vorm. 7 Uhr bis Nachm. 7 Uhr, Zollgüter nur Vorm. 8 Uhr bis Nachm. 4 Uhr,
   b) an Sonn- und Festtagen: nicht.
2. Eilgüter und Güter, welche eilgutmässig zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert werden:
   a) an Werktagen: Vorm. 7 Uhr bis Nachm. 7 Uhr,
   b) an Sonn- und Festtagen: Vorm. 7 bis 9 Uhr und Nachm. 4 bis 7 Uhr,
   Zollgüter, falls leicht verderblich oder Reiseeffecten: Vorm. 7 bis 9 Uhr.

   Anmerkung ad a und b.

   Für die Auslieferung leicht verderblicher Güter, insbesondere Milch, und für die Auslieferung von Wochenmarkt-Artikeln an Werktagen, ferner für die Auslieferung von Milch an Sonn- und Festtagen bleibt es den Empfangsbahnen vorbehalten, je nach der Lage der Züge und unter Berücksichtigung besonderer localer Verhältnisse anderweite Auslieferungszeiten als die sub a und bezw. b bezeichneten festzusetzen und bekannt zu geben,
3. Güter, welche die Empfänger selbst entladen:
   a) an Werktagen: Vorm. 7 Uhr bis Nachm. 7 Uhr,
   b) an Sonn- und Festtagen: nicht.

III. Die Auszahlung der Nachnahmen erfolgt nur an Werktagen:
Vorm. 7 Uhr bis Mittag 12 Uhr und Nachm. 2 bis 6 Uhr.

Holsteinische Marschbahn: Concession für die Linie Heide-Ribe.

Der „Preussische Staatsanzeiger“ vom 8. d. M. publicirt die Concessions-Urkunde vom 25. Juni d. J., betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Heide über Friedrichstadt, Husum und Tondern nach der Landesgrenze bei Ribe durch die Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft.

Die Bestimmungen der Concession weichen im Allgemeinen von denen der anderen Eisenbahn-Gesellschaften neuerdings ertheilten Concessionen nicht ab. Als besondere Bestimmungen heben wir hervor: Die Gesellschaft ist den Bestimmungen des Vertrages unterworfen, welcher zwischen dem Deutschen Reiche und Dänemark wegen Herstellung des Anschlusses der in Rede stehenden Bahn an das Dänisch-Jütische Eisenbahnnetz abgeschlossen werden wird.

Nach Vollendung der in Rede stehenden Bahnstrecke nimmt die Gesellschaft die Firma „Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft“ an.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss längstens innerhalb drei Jahren nach dem Tage der Concessionsertheilung erfolgen. Das Anlagecapital ward auf den Betrag von 14 500 650 *M.* festgesetzt und ist zu beschaffen: a) durch Emission von auf den Inhaber lautenden 4procentigen auf der ganzen Bahnstrecke Elmshorn-Dänische Grenze haftbaren Prioritätsobligationen bis höchstens 7 500 000 *M.*; b) durch Emission von Stammprioritätsactien und Stammactien Lit. C à 450 *M.* im Gesammtbetrage von 7 000 650 *M.*, von welchen mindestens 3 500 100 Mark in Stammactien bestehen müssen. Bis zum Ablaufe des Kalenderhalbjahres, in welchem die Baufrist (längstens 24. Juli 1887) abläuft, kann den Inhabern der Actien bis zum Belaufe von 5 pCt. des Nominalbetrages ihrer Actien die Gewährung von Bauzinsen zugesichert werden. Für den Fall, dass die Gesellschaft mit der Erfüllung der ihr obliegenden Verpflichtungen, insbesondere der rechtzeitigen Ausführung der Bahn, in Verzug kommen sollte, ist dieselbe zur Zahlung einer Conventionalstrafe von 5 pCt. des auf 14 500 650 *M.* festgesetzten Baucapitals mit der Massgabe verpflichtet, dass die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage die Conventionalstrafe als verfallen anzusehen ist, mit Ausschluss des Rechtsweges, dem Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

Der Hamburger Bahnhof in Berlin,

dessen Schliessung heute erfolgt, hat im „B. B.-C.“ einen Nachruf erhalten, dem wir Folgendes entnehmen: Vor 40 Jahren sah es draussen im Nordwesten Berlins, wo sich der Canal hinzieht, öde und leer aus. Das Dorf Moabit galt als das Ziel von Vergnügungsreisen, die man auf einen Tag unternahm. Zwischen das Weichbild Berlins, um das sich die Stadtmauer zog, und Moabit schob sich eine Wüste. Aber in dieser Wüste erstand plötzlich eine Oase: der Hamburger Bahnhof Vom Thiergarten her gesehen, präsentirt sich der Bau heute noch als ein ganz hübscher point de vue. Damals aber und noch auf Jahrzehnte galt der Hamburger Bahnhof als ein Prachtbau ersten Ranges, und er verdiente in dem Berlin der vierziger Jahre auch diese Bezeichnung. Lange hat er seiner Bestimmung treu gedient, während einer Generation genügte er; nun aber erwies er sich als zu klein. — Aber wenn der Hamburger Bahnhof auch heute nicht mehr dem Ideal eines grossen Rastpunktes für die Reisewelt entspricht, so soll man doch nicht vergessen, was er in den 35 Jahren seines Bestehens geleistet hat. Allerdings er hat auch Manches auf dem Gewissen. Keinem Bahnhofe hatte die Criminalpolizei so viel Aufmerksamkeit zu widmen, wie ihm. Bis die Lehrter Bahn ins Leben trat, wanderten über den Hamburger Bahnhof alle Diejenigen, welche still und geräuschlos die alte Welt mit der neuen zu vertauschen suchten. Die Herren Durchbrenner aller continentalen Nationen pflegten hier durchzupassiren. Wie viele gestohlene Millionen mögen durch die Halle des Bahnhofs gegangen sein! Aber verhältnissmässig Wenige waren es doch, die das volle Licht der Oeffentlichkeit zu scheuen hatten, gegenüber den anderen Millionen, die sich freiwillig aus dem heimathlichen Boden rissen, um in Amerika das Glück zu erjagen. Wie Viele von denen, die mit Hoffnung im Herzen von hier aus die weite Reise antraten, sind nicht kleinmüthig und verzagt wieder zurückgekehrt, ärmer und gedrückter als sie gegangen! Man kann es ohne Uebertreibung aussprechen, auf allen anderen Berliner Bahnhöfen zusammen sind nicht so viele schmerzliche Thränen vergossen worden, wie hier. Wenn Nachts um 12 Uhr sich der lange Auswandererzug in Bewegung setzte und Hunderte hinwegführte, wenn die zurückbleibenden Angehörigen sich an die Scheidenden hängten und kaum wieder von ihnen zu trennen waren, dann war die Scene selbst für den Unbetheiligten herzbewegend. Von hier aus zogen einige vierzig Berliner, die mit der „Cimbria“ auf kühlem Meeresgrunde liegen. Aber von hier aus gab es auch andererseits lustige Durchbrenner, für die Gott Amor die Locomotive heizte und deren Reiseziel Helgoland war, um dort unter leichteren Formalitäten einen Bund legalisiren zu lassen, dessen Schliessung ihnen hier schwerer geworden wäre. — Das ist nun Alles wenigstens an dieser Stelle vorüber.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 15. d. M. wird die der Verwaltung und Betriebsleitung der unterzeichneten Direction bezw. des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes (rechtsrhein.) hier unterstellte Neubaustrecke **Siegburg-Ründeroth** (sogenannte Aggerthalbahn) mit den Personenhaltestellen Bachermühle, Driesch, Lohmar und Vilkerath, sowie mit den für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen-, Eil- und Frachtgüterverkehr einschliesslich der Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichteten Stationen bezw. Haltestellen Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid dem öffentlichen Verkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben werden.

Ferner gelangt an dem genannten Tage die zwischen den Stationen Appelhülsen und Dülmen gelegene Personenhaltestelle Buldern auch für den Gepäck-, Eil- und Frachtgüter-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren zur Eröffnung.

Die Abfertigung von Fahrzeugen von und nach Buldern ist auch fernerhin ausgeschlossen, während solche im Verkehr von und nach den Stationen Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid insoweit stattfindet, als auf denselben die hierfür erforderlichen besonderen Einrichtungen vorhanden sind.

Die mit dem 15. October cr. zur Einführung kommenden bezüglichen Personen-Fahrpreise und Gepäcktaxen sind am Billetschalter der genannten Stationen zu erfahren.

Der Tarifkilometerzeiger bezw. die Frachtsätze für den Güterverkehr dieser Stationen unter einander sowie zwischen denselben einerseits und den übrigen unter unserer Verwaltung stehenden Stationen andererseits sind in den am 15. d. M. in Kraft tretenden Nachträgen No. IX zum Gütertarif (Theil II) vom 1. September 1881 bezw. zum Ausnahmetarif B (für Steinkohlen etc.) vom 1. Juli 1881 für den Lokalverkehr des diesseitigen Verwaltungsbezirks enthalten.

Der gedachte Kilometerzeiger ist auch für die — im Uebrigen auf Grund des bezüglichen Tarifs vom 1. August 1882 nebst Nachträgen erfolgende — Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren massgebend, für Fahrzeuge jedoch nur insoweit, als deren Abfertigung nach Obigem überhaupt zulässig ist.

Die bezeichneten Tarifnachträge, von welchen Exemplare bei den Güter-Expeditionen und in unserem Geschäftslokale hierselbst zu haben sind, enthalten ausserdem anderweite, ermässigte Tarif-Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen sowie erhöhte Frachtsätze für den Kohlenverkehr von den Stationen Hugo und Horst nach einigen anderen Stationen. Letztere treten jedoch erst am 27. November cr. in Kraft, bis wohin noch die seitherigen, billigeren Frachtsätze gültig bleiben.

Köln, den 9. October 1884. (2423)
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.).

Am 15. October cr. wird die Theilstrecke Lublinitz-Stahlhammer der Neubaustrecke Kreuzburg-Tarnowitz mit der für unbeschränkte Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Fahrzeugen, Thieren und Gütern eingerichteten Station Koschentin dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Mit Eröffnung dieser Theilstrecke erlangt der Ausbau der Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Kreuzburg über Lublinitz nach Tarnowitz seinen Abschluss.

Gleichzeitig treten für den Personen-, Vieh-, Güter- und Kohlenverkehr der an dieser Bahnstrecke gelegenen Stationen und Haltestellen Bankau, Rosenberg, Schoffschütz, Schierokau, Lublinitz, Stahlhammer und Georgenberg anderweite Tarifsätze in Kraft.

Die neuen fast durchweg ermässigten Tarifsätze für den Personen- und Güterverkehr der vorstehenden Stationen sowie die Tarifsätze der jetzt zur Eröffnung gelangenden Station Koschentin enthält der mit Gültigkeit vom 15. October cr. zur Ausgabe gelangende Nachtrag XIX zum Reglement und Tarif der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn vom 1. September 1877, die anderweiten Tarifsätze für den Transport von Steinkohlen und Kokes nach Bankau, Rosenberg, Schoffschütz, Schierokau und Lublinitz sowie die neuen Tarifsätze für Steinkohlen etc. nach Koschentin der mit demselben Tage zur Einführung kommende Nachtrag I zum Local-Kohlen-Ausnahmetarif des diesseitigen Bezirks. — Der letztere enthält ferner anderweite zum Theil ermässigte Frachtsätze nach Puschkowa sowie Frachtsätze für die an der Strecke Schmiedefeld-Podejuch gelegenen Stationen und Haltestellen der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Die beiden Nachträge sind durch Vermittelung unserer Stationskassen, Nachtrag XIX zum Tarif der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn zum Preise von 0,50 ℳ, Nachtrag I zum Local-Kohlen-Ausnahmetarif des diesseitigen Bezirkes unentgeltlich zu beziehen.

Im Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Bankau-Tarnowitz einerseits und den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits treten mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Lublinitz-Stahlhammer für Güter des Specialtarifes III anderweite zum Theil ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe dieser Frachten und über die Transportpreise für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren im Verkehr mit Schierokau, Lublinitz und Koschentin geben die Expeditionen und das Verkehrsbureau der Unterzeichneten Auskunft.

Die Beförderung von Personen auf der Strecke Kreuzburg-Lublinitz-Tarnowitz erfolgt nach Massgabe des vom 15. October cr. ab in Kraft tretenden, auf den Stationen aushängenden neuen Fahrplanes.

Breslau, den 9. October 1884. (2424)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 15. October d. J. wird die zwischen den Stationen Neuss und Kleinenbroich gelegene Haltestelle Büttgen für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die diesseitigen Güterexpeditionen Auskunft.

Köln, den 10. October 1884. (2425)
Königliche Eisenbahndirection (linksrh.).

II. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. ist mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten die Strecke Arenshausen-Friedland definitiv ausser Betrieb gesetzt worden und soll die Aufhebung der Gleise stattfinden.

Berlin, den 13. October 1884. (2426)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

III. Fahrplanbekanntmachungen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn. Der Fahrplan vom 20. Mai cr. bleibt auch für die mit dem 15. October cr. beginnende Winterperiode bestehen, mit Ausnahme des Zuges No. 6, welcher
von Lübeck 8 Uhr 40 Min. Abends abgelassen wird und
in Eutin . 9 Uhr 50 Min. Abends eintrifft. (2427 H & V)

Lübeck, den 8. October 1884.
Der Verwaltungsrath.

IV. Güterverkehr.

An Stelle der z. Z. im Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbande giltigen Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) der Sächsischen Staatsbahn andererseits, treten mit sofortiger Giltigkeit anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 10. October 1884. (2428)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Sächsisch-Schweizerischen** Güterverkehre kommen von jetzt ab Sammelladungen zwischen Bodenbach, Station der Sächsischen Staatsbahn, einerseits, und Genf transit, andererseits, die Frachtsätze der Serien IVa und IVb zur Anwendung. Dieselben betragen bei Ladungen von 5000 kg pro Wagen 69,60 Frcs. und bei Ladungen von 10 000 kg pro Wagen 59,40 Frcs. pro Tonne.

Dresden, den 8. October 1884. (2429)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

An Stelle der z. Z. im **Berlin-Sächsischen Verbande** giltigen Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und den Stationen Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof), Gera, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatsbahn andererseits treten mit sofortiger Giltigkeit anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Dieselben sind bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu erfahren.

Dresden, am 9. October 1884. (2430)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Wirkung vom 1. October cr. ab sind im Verkehre zwischen den Stationen Elm, Flieden, Neuhof, Salmünster, Schlüchtern und Steinau des diesseitigen Directionsbezirks einerseits und einigen Stationen der Belgischen Staatsbahn andererseits directe Frachtsätze für die Beförderung von **Grubenholz** bis 6 Meter lang in Kraft getreten. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen. (2431)

Frankfurt a./M., den 8. October 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Vom 1. December laufenden Jahres ab scheidet die Route via Aachen aus dem directen Verkehre zwischen Châtelineau-Châtelet, Couillet, Doische, Givet und Marienburg (Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn) einerseits und den in den Heften IVb (II. Abth.), VIIIb (II. Abth.), IXb (II. Abth.) und Xb (II. Abth.) enthal-

tenen Deutschen Stationen andererseits, ferner zwischen Châtelineau-Châtelet und Couillet, Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn, einerseits, und Grünstadt, sowie Kirchheimbolanden, Stationen der Pfälzischen Bahn, andererseits, dann zwischen Doische, Givet und Marienburg, Stationen der Grossen Belgischen Staatsbahn, einerseits und sämmtlichen im Heft Vb (II. Abtheilung) aufgeführten Pfälzischen Stationen andererseits aus.

Mit Gültigkeit von gleichem Tage wird die Route via Aachen im Verkehr zwischen Châtelineau-Châtelet und Givet, Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn, einerseits und den im Tarif für lebende Thiere (vom 15. August 1882) aufgeführten Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits aufgehoben.

Es findet demgemäss vom gedachten Zeitpunkte ab eine directe Abfertigung zwischen den obengenannten Stationen nur noch über die im Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn zugelassenen Routen statt.

Gleichzeitig treten mit Gültigkeit vom 1. December cr. ab die zwischen Vireux, Station der Grossen Belgischen Centralbahn, einerseits und den in den vorbezeichneten Heften IVb, Vb, VIIIb, IXb und Xb (II. Abth.), sowie in dem Tarif für lebende Thiere vom 15. August 1882 enthaltenen Deutschen Stationen andererseits bestehenden Frachtsätze ausser Wirksamkeit.

Köln, den 18. October 1884. (2432)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.).

Main - Neckar - Pfälzischer Verkehr. Mit Giltigkeit vom 1. d. Mts. sind im Verkehre zwischen diesseitigen Stationen einschliesslich Sachsenhausen Staatsb. einer- und Pfälzischen Stationen andererseits neue Ausnahmefrachtsätze für die Güter des Spec.-Tar. III zur Einführung gelangt. Näheres bei den Güterexpeditionen. (2433)

Darmstadt, den 9. October 1884.
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Erfurt einschliesslich Thüringische Privatbahnen. Mit Gültigkeit vom 20. dieses Monats kommen für die in den Verkehr neueinbezogene Station Blankenburg in Th. der Saal-Eisenbahn die um 5 km + 9 Kilom. Zuschlag erhöhten Entfernungen der Station Schwarza bei der Frachtberechnung in Anwendung.

Köln, den 10. October 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische). (2434)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der Gütertarif für den Verkehr zwischen Alt-Münsterol transit und Delle transit einerseits und Basel loco und transit andererseits vom 1. December 1883 tritt mit dem 31. December d. J. ausser Gültigkeit und wird durch einen neuen Tarif ersetzt.

Strassburg, den 9. October 1884. (2435)
Kaiserliche General-Direction.

Am 1. October cr. ist im **Nassau-Bayerischen Verkehr** ein Ausnahmefrachtsatz für Güter des Special-Tarifs III Kastel-Würzburg von 0,54 ℳ pro 100 kg, ferner ein Ausnahmesatz für Petroleum und Naphta zwischen Kastel und Würzburg trs. von 0,60 ℳ zur Einführung gekommen.

Frankfurt a. M., den 8. October 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direction
Frankfurt a. M. (2436)

Am 15. d. M. treten zu den Tarifen für den Güterverkehr im **Rheinisch - Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** folgende Nachträge in Kraft:

A. Verkehr mit Stationen der Badischen Staats-Eisenbahnen Nachtrag VII zum 2. Heft;
B. Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen Nachtrag VIII zum 2. Heft;
C. Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn Nachtrag V zum 2. Heft;
D. Verkehr mit Stationen der Main-Neckar-Bahn Nachtrag IV zum 2. Heft;
E. Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen Nachtrag XII zum 2. Heft;
F. Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staats-Eisenbahnen Nachtrag V zum 2. Heft;
G. Verkehr mit der Station Basel Nachtrag XI.

Dieselben enthalten Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Bippen, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn - Directions - Bezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie eine Bestimmung, die Aufhebung der Station Lulle desselben Bezirks betreffend, die Nachträge ad B, C und E ausserdem die durch unsere Bekanntmachung vom 12. v. M. angekündigten erhöhten Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen der Westerwaldbahn, der Nachtrag ad C auch eine Bestimmung, betreffend Aufhebung der Station Mainz Gartenfeld und Abänderung der Bezeichnung der Station Mainz in Mainz Centralbahnhof.

Exemplare der Nachträge sind bei den Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 11. October 1884. (2437)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Am 15. ds. Mts. kommen im **Rheinischen Nachbarverkehr zur Einführung:**

1. Die Nachträge No. VI zum Heft 2, No. V zu den Heften 3 und 4, sowie No. VII zum Heft 5 des Gütertarifs vom 1. April 1883;

2. die Nachträge No. VI bezw. V, IV und II zu den Heften 1—4 vom 1. April 1883 sowie je ein Nachtrag III zu den Heften 5 vom 1. October 1882 und 6 vom 1. October 1883 des Ausnahmetarifs B (für Steinkohlen etc.).

Die gedachten Nachträge enthalten unter Anderem neue Frachtsätze resp. Tarifkilometer für die Stationen Buldern, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrhein.) und Bubenheim des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrhein.), ferner anderweite ermässigte Frachtsätze bezw. Entfernungen für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen, sowie Berichtigungen, welche letzteren, soweit sie Frachterhöhungen herbeiführen, erst am 27. November cr. in Kraft treten, bis wohin noch die seitherigen billigern Frachtsätze gültig bleiben.

Die in den Nachträgen V bezw. II und III zu den Heften 2 bezw. 4 und 6 des Kohlentarifs ausserdem enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr nach Station Altendorf des Eisenbahn - Directionsbezirks Elberfeld treten erst mit dem s. Z. besonders bekannt zu machenden Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 11. October 1884. (2438)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Am 15. October cr. tritt ein directer **Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** nach Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn in Kraft.

Druckexemplare des Tarifs sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 3. October 1884. (2439)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit Gültigkeit vom 15. October d. J. ab kommt zu dem Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Breslau** vom 1. Juni 1883 der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen Nimptsch, Puschkowa und Sohrau in Oberschl. des Directionsbezirks Breslau.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (2440)

Frankfurt a/M., den 8. October 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. October cr. kommen für den Verkehr der Stationen des Betriebsamtes Wiesbaden einer- und sämmtlichen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen und Reichsbahn (südlich Saargemünd) andererseits neue Tarife resp. Nachträge zur Einführung, welche die durch Aufhebung der Schienenverbindung zwischen dem Nassauischen und Hessischen Bahnhofe in Mainz bedingten Frachterhöhungen enthalten. Für den Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn sind auch die Stationen der Linie Oberröblingen-Querfurt mit der Pfälzischen und Reichsbahn die Stationen der Linie Homburg v. d. H.-Frankfurt (excl.) und Hanau-Sachsenhausen (incl.) einbezogen worden.

Die bisherigen Frachtsätze letzterer Relationen im Mitteldeutschen Verbande erlöschen mit diesem Tage. Die neuen Frachtsätze für Mannheim H. L. B. und Basel Elsass gelten gleichzeitig auch für die gleichnamigen Stationen der Badischen Staatsbahn. Soweit die Ueberführung von Eil- und Frachtstückgütern in Mainz zwischen dem Staatsbahn- und Hessischen Bahnhofe durch Rollfuhre geschieht, tritt ein Lieferfristzuschlag von 24 Stunden ein.

Auskunft über die neuen Frachtsätze ertheilt unser Tarifbüreau und unsere Verbandstationen. (2441)

Frankfurt a./M., den 11. October 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
Frankfurt a./M.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 30. August cr. No. 30100 A. bringen wir zur Kenntniss, dass zum Frankfurt-Hessischen Gütertarif mit dem 15. Oct. cr. der IV. Nachtrag und zum Viehtarif der II. Nachtrag in Kraft tritt.

Derselbe ist von unserem Tarif-Bureau zum Preise von 65 bezw. 10 ₰ zu erhalten. (2442)

Mainz, den 10. October 1884.
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Am 15. October d. Js. gelangt zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für den Verkehr zwischen den Stationen des Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und den Stationen des Directionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits je der Nachtrag II zur Einführung.

Die Nachträge enthalten u. A.:

1. Tarifkilometer und Frachtsätze für die in den Verkehr aufgenommenen Sta-

tionen Altenkirchen, Bippen, Dierdorf, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Goldhausen, Grenzau, Hachenburg, Hattert, Höhr-Grenzhausen, Ingelbach, Marienrachdorf, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Overath, Puderbach, Ransbach, Raubach, Rheinbrohl, Ründeroth, Sayn, Seifen, Selters, Siershahn, Wahlscheid, Walmerod und Wirges des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

Die Tarifsätze für die Stationen Hachenburg, Hattert, Ingelbach und Marienrachdorf treten jedoch erst mit dem noch näher bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung auf diesen Stationen in Kraft.

2. Anderweite, ermässigte Tarifkilometer für die Stationen Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof), Dietzhausen, Jacobsthal, Jesewitz, Röderau B. A., Rohr, Suhl und Taucha, Tarifkilometer für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Gräfenroda, Oberhof, Ritschenhausen und Zella-Mehlis des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, sowie anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den zum Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt gehörigen Stationen in Leipzig.

3. Anderweite, ermässigte Tarifkilometer für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Troisdorf-Horchheim und Troisdorf-Wetzlar des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und östlich bezw. nördlich von Leipzig gelegenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt andererseits.

4. Anderweite, theilweise ermässigte Tarifkilometer für den Verkehr mit den Stationen der Werra-Eisenbahn. Soweit für die Stationen Lichtenfels und Meiningen Tarifkilometer in diesem Nachtrage nicht vorgesehen sind, bleiben bis zum 30. November d. J. noch die bisherigen Tarifsätze in Kraft und findet vom 1. December d. J. ab eine directe Güterabfertigung nur noch im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Bayerischen Staatsbahn statt.

5. Tarifkilometer für die in den Verkehr einbezogene Station Blankenburg in Thüringen der Saal-Eisenbahn.

6. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs I für Holz (Europäisches) des Specialtarifs II im Verkehr mit den Stationen Lichtenfels und Meiningen der Werra-Eisenbahn.

Soweit im Verkehr mit den Stationen Leipzig H. S. G. und Th. Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen herbeigeführt werden, bleiben letztere noch bis zum 30. November d. Js. in Geltung.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen, sowie in unserem Geschäftslocale hierselbst käuflich zu haben.

Köln, den 8. October 1884. (2443)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Am 15. October d. J. tritt zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** andererseits vom 1. Juni 1882 der Nachtrag VII in Kraft, welcher die Tarifkilometer und Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 8. October 1884. (2444)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.).

Kursk-Königsberger Eisenbahnverband via Kiew-Brest-Grajewo. Die erhöhten Getreidefrachtsätze ab Kursk nach Pillau und Memel (Nachtrag 8 zum Verbandtarif) betragen von sogleich 160,81 Rubel resp. 164,94 Rubel pro Wagen mit 10 000 kg.

Königsberg, 9. October 1884. (2445)

Direction der Ostpreussischen Südbahn.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit Giltigkeit vom 1. December 1884 neuen Stils wird im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande im Verkehr mit den Stationen Coblenz, Karthaus und Kirn des Eisenbahn-Direction bezirks Köln (linksrheinisch) auf den Strecken ab Eydtkuhnen und Alexandrowo westlich folgende Instradirung eingeführt:

a) von und nach Coblenz Rhein- und Moselbahn und Karthaus via Coblenz-Kinzenbach-Treysa-Malsfeld-Eisenach-Leipzig-Eilenburg-Guben-Bentschen-Posen;

b) von und nach Kirn via Bingerbrück-Rüdesheim-Offenbach-Bebra-Eisenach-Leipzig-Eilenburg-Guben-Bentschen-Posen.

Bromberg, den 9. October 1884. (2446 J)

Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Die durch unsere Bekanntmachung vom 26. Juli cr. eingeführten Frachtsätze für den Transport von Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) in Quantitäten à 10 000 kg im Verkehr zwischen den Stationen Homel und Terechowka der Libau-Romnyer Eisenbahn einerseits und sämmtlichen nichtrussischen Verbandstationen des Ausnahmetarifs II (Hanf etc.) des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 n. St. (2. Ausgabe) andrerseits werden aufgehoben und treten an deren Stelle für die genannten Artikel die nachstehenden billigeren Frachtsätze mit sofortiger Giltigkeit in Kraft.

Es werden erhoben pro 10 000 kg (610 Pud) in Rubeln:

Im Verkehr mit den Stationen	Ad Tariftabelle VI des Ausnahmetarifs II (Tarifnachtrag 7)		Ad Tariftabelle VII des Ausnahmetarifs II (Tarifnachtrag 8)			
	Königsberg i/Pr.	Memel	Ab Schnittpunkt 1 östlich	Ab Schnittpunkt 2 östlich	Ab Schnittpunkt 3 östlich	Ab Schnittpunkt 4 östlich
Homel . . .	136,16	142,71	136,16	118,36	215,62	162,02
Terechowka .	147,26	153,81	147,26	129,46	226,72	173,12

Die Aufladekosten sowie die sonstigen Nebengebühren sind in den vorstehenden Frachtsätzen nicht enthalten.

Für die Transportstrecken von den Schnittpunkten 1, 2, 3 und 4 ab westlich gelten die in der Tariftabelle VII des Ausnahmetarifs II für die westlichen Endstationen enthaltenen Markfrachtsätze und Transportbedingungen.

Bromberg, den 9. October 1884. (2447 J)

Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer (Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer und Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge) und **Deutsch-Belgischer** Güterverkehr. Am 1. December d. J. werden die in den vorstehend bezeichneten Verbandsgüter-Verkehren bestehenden directen Frachtsätze für die Beförderung von Gütern, Steinkohlen, Eisenbahn-Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr mit Viereux, Station der Grossen Belgischen Centralbahn, über die Routen via Aachen-Lanaeken, Dalheim-Roermond, bezw. Venlo-Roermond ausser Kraft treten.

Ein Ersatz derselben durch anderweitige Frachtsätze findet nicht statt. (2448)

Köln, den 15. October 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.).

Zu den Localtarifen Theil II Heft 3 und 4 ist ein Nachtrag IX bezw. Nachtrag V erschienen.

Diese Nachträge enthalten Frachtsätze für die demnächst für den Frachtenverkehr in vollen Wagenladungen zur Eröffnung gelangende Haltestelle Nonmeric auf der Localbahn Kralup-Welwarn.

Exemplare liegen in den Stationen auf und können auch bei der Verkehrs-Direction in Wien, Pestalozzigasze 8, bezogen werden. (2449 R. M.)

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Am 15. October cr. kommt ein Nachtrag III zu unserm Local-Personen-Tarif vom 1. October 1882 zur Einführung, enthaltend Tarifsätze für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden von und nach der an diesem Tage zur Eröffnung gelangenden Haltestelle Euchen auf der Bahnstrecke Würselen-Höngen.

Aachen, den 9. October 1884. (2450)

Die Direction.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Am 15. October cr. wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direcfion zu Breslau — die Strecke Friedrichsgrube-Tichau, auf welcher bisher nur Güterbeförderung stattgefunden hat, mit der an derselben belegenen Haltestelle Lazisk für den Personenverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 11. October 1884. (2451)

Die geschäftsführende Direction.
Wex.

VI. Submissionen.

Die Lieferung des vorliegenden Bedarfs an Flussstahl-Schienen, bestehend in

425 t mit einem Normalgewicht von 35,6 kg für den laufenden Meter, und

425 t mit einem Normalgewicht von 30 kg für den laufenden Meter,

soll verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen werden gegen Erlegung einer Abschriftsgebühr von 50 ₰ mitgetheilt. Lieferungserbietungen sind bis zum 1. November d. J. an die Unterzeichnete einzusenden.

Oldenburg, 1884 October 4. (2452 B&W)

Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 1043.

No. 19. Jahrgang 1884. Berlin, am 15. October 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 13. October Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	AB	151	1	Kiste	?	8	1	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
2	A B & C	8357	1	Bund	Draht	60	2	Durlach	Badische Stsb.	Mannheim bezett.
3	A S	7367 / 6952	2	Bierfässer	leer	36,5	3	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
4	A W	2952	1	Kiste	gefüllt	13	4	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
5	B	5	1	Bürde	Bandeisen	35	5	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
6	B	596	1	Fass	ansch. Oel	—	6	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
7	B	1799	1	Pack	verzinkte Eimer	21	7	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
8	B D G	1	1	Fass	gefüllt	107	8	Köln Gereon	„	
9	B F	—	5	Blöcke	Zinn	169,5	9	Bremen	K. E.-D. Hannover	bezett. Elberfeld-Münster.
10	B M	1	1	Korb	leere Flaschen	39	10	Unterlüss	„	Bodensturzmeldung pro August.
11	B & S	1434	1	Fass	Zinkweiss	57,5	11	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
12	C D M	14	1	Sack	Gerberabfälle	55	12	Bitsch	Elsass-Lothring.	
13	C H B	4587	1	Kiste	?	178	13	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
14	C L	3397	1	—	Pflugschaar	3	14	Göttingen	„	bezett. Hagen.
15	C Z	1426	1	Kiste	—	40	15	Basel	Elsass-Lothring.	
16	D K	—	1	„	Eisenwaaren	127	16	Zwolle	Niederländ. Stsb.	
17	E B	21771	1	Wagen	Schiefer	10300	17	Aachen T.	Linksrh. Köln	
18	E H	7	1	Kiste	—	5	18	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
19	G L	4050	1	„	Wein	38	19	Pagny	„	
20	G N C	15744	1	—	Nähmaschinengestell	67,5	20	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
21	G N C	15812	1	Kiste	?	16,5	21	„	„	
22	H B	—	1	Collo	Gardinenstangen	4,25	22	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
23	H C	89/90	2	Kisten	Eisenwaaren	64	23	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
24	H C	370	1	Korb	Gusswaaren	3	24	Wipperfürth	„	
25	H F	4006	1	Kiste	—	67	25	Posen	K. E.-D. Breslau	
26	J M J	7073	1	„	Sago	16	26	Hoerde	K. E.-D. Elberfeld	
27	J S	4823	1	„	Wollwaaren	104,5	27	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
28	J W	7462	1	„	—	44	28	Basel	Elsass-Lothring.	
29	K C	4008 / 4237	2	Kisten	leer	45	29	Mannheim	Badische Stsb.	
30	K G	8427	1	Sack	Futtermehl	100	30	Flonheim Station	Hess. Ludwigsb.	
31	K. r. rh.	40020 / 40064	2	Wagen	Bauholz	—	31	Düsseldorf-Käshof	Rechtsrh. Köln	
32	K & T	70	1	Kiste	?	—	32	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	bez. Geislingen-Erfurt.
33	K T	—	4	Kisten	leer	92	33	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
34	M	2041	1	Kiste	leer	22	34	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
35	M F	4	1	„	Blechwaaren	83	35	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
36	M S	3201	1	„	?	19,5	36	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
37	M S & S	262	1	Fass	leer	12,5	37	Schwetzingen	Badische Stsb.	
38	N	16	1	Sack	Birnen	16,5	38	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
39	S	451	1	„	1 Hirschfell, 1 Closet und Wäsche	11	39	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
40	S	2601	1	Kiste	gefüllt	26	40	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
41	S B D	—	1	„	Glas	53	41	Walcourt	Grand Centr. Belge	
42	S C	2	1	—	Eisenstange (21 ' lang)	40	42	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
43	S R	1	1	Ballen	Felle	18	43	München C. B.	Bayerische Stsb.	Zettel mit: Mazamet gr. vit.
44	S S	318	1	—	Kette	65	44	Cleve	Linksrh. Köln	
45	S S	—	1	Tafel	Zink	21	45	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	bez. Gladbach-Mohringen.
46	St	6258	1	Ballen	?	26	46	Nordhausen	K.E.-D. Frankf. a/M.	
47	S T S	91	1	„	?	140	47	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
48	V B	1	1	Kiste	?	86	48	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
49	W S	476	1	Ballot	?	43	49	Mannheim	Badische Stsb.	
50	W S	670	1	Fass	gefüllt	56	50	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
51	W	—	1	Stab	Eisen	12	51	Treysa	K. E.-D. Hannover	
52	W W	1	1	Kiste	—	—	52	Inowrazlaw	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Colli m. Adressen sign.					
53	Berl. Dresden	3 a	1	—	Wagenplan —	—	53	Leipzig H. S. G.	K. E.-D. Erfurt	
54	Bivers	—	7	Rollen	Eisendraht —	—	54	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
55	Bömke & Hueck	8601	1	Bierfass	leer —	—	55	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
56	Bruchsal-Frankfurt	784	1	Reisetasche von schwarz. Segeltuch	Kleider —	7	56	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
57	IV. Corps 1. Comp. Radtki Unteroffiziers-Corporalschaft II. Corps 11. Comp. & 5. Comp.	—	1	Pack	Putzstöcke —	2	57	Leipzig B. A. E.	K. E.-D. Erfurt	bez. Leipzig.
58	Elise Zewe	—	1	Koffer	Kleider —	64	58	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
59	Englisch braun	—	1/8	Tonne	leer, gebraucht —	—	59	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
60	Etiquette mit Adresse Miss Clay Passagier Berlin	—	1	schwarzlackirte blecherne Damenhutschachtel	5 Damenhüte —	3	60	Friedrichstrasse	K. E. B. A. Berlin (St.- u. Ringb.)	aus dem Zuge I L am 10/8. 84 entladen.
61	Frau Ida Rochelmeyer Düren Scheckelstr. 5	—	1	Pack	3 Körbe —	4,5	61	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
62	Gebr. Brill Billstein	—	1	„	2 Körbe —	11	62	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
63	Gebr. Zimmermann Mannheim	—	4	Bündel	Säcke —	109,5	63	Mannheim	Badische Staatsb.	
64	H. Isch	1197	1	Fass	Bier —	30	64	Remagen	Linksrh. Köln	
65	J. J. Gieser	5247	1	„	leer —	20	65	Neuwied	Rechtsrh. Köln	
66	Joh. Ilscher Söhne	—	1	—	Wagendecke —	—	66	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	bez. Kosten-Vallendar.
67	Kaufmann	—	1	Koffer	leer —	14	67	Altkirch	Elsass-Lothring.	
68	Krieger	—	2	Fässer	Wein —	84	68	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
69	Kupper	—	1	Fass	Bier —	83	69	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
70	Lambert	—	1	Pack	Säcke —	50	70	Pavillons	„	
71	Ledrut	—	1	Korb	leer —	2	71	Marbais	„	
72	Martin Marcinak Tamowo bei Cekno Kr. Wongrowitz Prov. Posen	—	1	Koffer	anschein. Kleider —	46	72	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
73	Mr. Coure Passenger Hannover	—	1	—	Klappstuhl —	3	73	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
74	Scoyer	—	1	Korb	enth. 1 leeren Topf —	20	74	Ham s. Heure	Grand Centr. Belge	
75	Wadschmidt in Butzbach	—	1	Pack	leere Körbe —	28	75	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	bez. Frankfurt a/M.M.W.-Apolda Th.
76	Wiesbaden-Frankfurt	25	1	Handkoffer v. weissem Segeltuch mit Messingknöpfen	Damenkleider —	20	76	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
77	W V Herzberg	4277	1	Ballen	? —	53,5	77	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
					C. Colli m. Nummern sign.					
78	—	1/2	2	Bündel	Säcke —	87	78	Mannheim	Badische Staatsb.	
79	—	1046	5	—	eiserne Bolzen —	6	79	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	Bodensturzmeldung pro Augnst.
80	—	1058	1	Fass	gefüllt —	61,5	80	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Mainz-Neisse.
81	—	21862	1	Wagen	Kohlen —	10 000	81	M. Gladbach	Linksrh. Köln.	

Laufende Nr.	Der Colli – Signatur – Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort – Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Colli mit Figuren sign.					
82	gelb /	35	1	Collo	Ofentheil —	5	82	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
83	× weiss	—	4	—	eiserne Ausgusstrichter	43	83	Dt. Krone	K. E.-D. Bromberg	
84	{ × Balfanz }	—	1	Kiste	— —	6	84	Königsberg	„	
85	{ BP 3H/8 }	—	1	Fass	Campher —	59	85	München C. B.	Bayer. Stsb.	am Fassboden mit blauer Farbe die No. 15.
86		23	1	Pack	leere Säcke —	41	86	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
87		—	1	Collo	Eisenplatte —	18	87	Aachen Sp. B.	Linksrh. Köln	
88		3055	1	Kiste	— —	111	88	Basel	Elsass-Lothring.	
					E. Colli ohne Signaturen:					
89	—	—	1	Pack	Bohre —	15	89	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
90	—	—	1	—	alter Brettstuhl —	4	80	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
91	—	—	2	Stangen	Eisen, ca. 2,5 m lang	80	91	Wanne	Rechtsrh. Köln	
92	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	5,5	92	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
93	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	65	93	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
94	—	—	1	Fass	leer —	30	94	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
95	—	—	1	„	„ —	30	95		„	
96	—	—	1	„	„ —	9	96	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	—	—	1	Kiste	Fensterbeschläge —	—	97	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
98	—	—	1	Sack	Figur —	19	98	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
99	—	—	1	—	{Fusstritt zu 1 Eisenbahnwagen}	—	99	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
100	—	—	1	Collo	Guss —	11	100	Opladen	„	
101	—	—	1	Stück	Gummischlauch —	1	101	Frankfurt a/M.	K.E.-D. Frankf. a/M.	
102	—	—	1	Sack	Hafer —	71	102	Essen	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	2	—	lose Holzlager —	—	103	Leipzig H. S. G.	K. E.-D. Erfurt	
104	—	—	1	—	eiserne Gartenbank m. Holzsitz	48	104	Kirchweyhe	Rechtsrh. Köln	
105	—	—	1	Bürde	Hufstabeisen —	64,5	105	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	1	Pack	{14 Ketten (je aus 1 Haken, 1 Ring, 1 Glied, 1 Schraubenbolzen bestehend}	39	106	Berlin B. A. E.	K. E.-D. Erfurt	bei Boden-Revis.
107	—	—	1	Sack	Kleie —	39	107	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
108	—	—	1	„	Leinsaat —	51	108	Gotha	K. E.-D. Erfurt	bei Boden-Revis.
109	—	—	1	Bund	Mauerrohr —	9	109	Naumburg	„	auf dem Perron gefunden.
110	—	—	1	Collo	gelbe Pappen —	25,5	110	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	
111	—	—	1	Pack	? —	2	111	Fauquemont	Grand Centr. Belge	
112	—	—	1	—	Planke —	—	112	Haelen	„	
113	—	—	1	{Collo in Papier}	1 Rapier —	—	113	Gera	K. E.-D. Erfurt	
114	—	—	1	Sack	Säcke —	28	114	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
115	—	—	1	Bund	Schilfrohrgeflechte —	9,5	115	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	auf der Strecke gefunden.
116	—	—	1	—	Schraubstock —	15	116	Aachen T.	Linksrh. Köln	
117	—	—	1	Bund	Seegras —	25,5	117	Eichstädt	Bayer. Stsb.	
118	—	—	1	—	Stichkarre —	25	118	Leipzig	K. E.-D. Erfurt	bez. Erfurt-Leipzig.
119	—	—	1	—	defect. Strick 2,5 m lang	—	119	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
120	—	—	1	Pack	{enthaltend 1 Strohsack 1 Kopfkissen u. 1 Leinentuch für eine Schaubude}	13	120	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
121	—	—	9	Platten	Zink —	—	121	Köln Rheinstation	Linksrh. Köln	
122	—	—	1	—	neuer Zinkeimer —	2	122	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	E N A S	—	1	Fass	Bier —	36	1	Kis-Szeben	Kaschau-Oderberg	{von Köbanya-Kassa seit 27/8.
2	Pap.	6	1	Koffer	alte Kleider —	17	2	Kassa	„	{von Eperjes seit 22/7.
3	Concordia	9	3	Sack	Mehl —	183	3	Csácza	„	{von Zsolna seit 16/5.
4	—	695	1	Fass	leer, gebraucht —	12	4	Oderberg	„	seit 17/5.
5	—	3172	1	„	Rüböl —	196	5	Zsolna	„	{von Ruttka seit 14/8.

LaufendeNr	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	LaufendeNr	Lagerort: Station.	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
6	—	—	1	Pack	Bettzeug —	17	6	Poprad-Felka	Kaschau-Oderberg	von Kassa seit 18/9.
7	—	—	492	Stück	Bretter —	10 500	7	Kralovan	„	von Versecz seit 29/6.
8	—	—	1	„	Eisenrohr —	9	8	Kassa	„	seit 24/7.
9	—	—	1	„	Extraholz —	202	9	Zsolna	„	von der Strecke seit 20/6.
10	—	—	4	„	neue Handkörbe —	1,5	10	Ruttka	„	von Zsolna seit 29/5.
11	—	—	1	—	gusseis. Rost —	2	11	„	„	seit 18/5.
12	—	—	1	—	Strick —	6	12	Oderberg	„	von Zsolna seit 18/6.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 1042.

Pfälzische Eisenbahnen. Der Materialbedarf für den Betrieb der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1885 soll im Wege der allgemeinen schriftlichen Submission in Lieferung vergeben werden.

Die Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen von heute ab bei unseren Bahnhofverwaltungen Ludwigshafen am Rhein, Frankenthal, Speyer, Germersheim, Neustadt, Landau, Dürkheim, Kaiserslautern, Homburg und Zweibrücken und bei der Directionskanzlei hier zur Einsicht auf und können daselbst zum Preise von 30 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Die Submissionen sind bis zum 5. November lfd. J. Mittags 12 Uhr bei unterfertigter Direction versiegelt und mit der Bezeichnung:

„Submission für Lieferung von Materialien pro 1885"

franco einzureichen.

Die Submittenten bleiben bis einschliesslich 31. December d. J. an ihre Angebote gebunden.

Ludwigshafen a./Rh., den 7. October 1884.
Die Direction. (2453)
Lavale.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung und Aufstellung von 6 eisernen Brückenüberbauen in der Neubaustrecke Eicbicht - Probstzella - Bayerische Landesgrenze soll in drei Loosen von 112 000, 78 000 und 44 000 kg Gewicht im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Gewichtsberechnungen werden gegen gebührenfreie Einsendung von 5 ℳ pro Loos = 15 ℳ und 50 ₰ Porto durch den Bureauvorsteher, Eisenbahnsecretair Boye, portofrei abgegeben. Die Offerten sind an das unterzeichnete Bureau, Neuegasse 29/33, bis zu dem am

Mittwoch, den 29. October cr. Mittags 12 Uhr

anstehenden Submissionstermine portofrei einzureichen.

Erfurt, den 11. October 1884. (2454)
Maschinentechnisches Bureau.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Verkauf ausrangirter Locomotiven und Tender mit Axen, Räder, Reserveaxen sowie Inventar, Personenwagen, Postwagen und offene Wagen und Axen mit Räder.

Die in der Centralwerkstätte in Tilburg sich befindenden 10 Locomotiven mit Tendern mit Axen, Räder, Reserveaxen sowie Inventar und Ersatzstücke, ein Personenwagen 1., 2. und 3. Classe, 7 Postwagen, 2 offene Güterwagen mit Axen und 53 Räder und Rädersätze sollen im Submissionswege abgegeben werden. Die Submissionszettel müssen der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, Abtheilung Maschinen- und Wagendienst zu Utrecht, bis zum 10. November 1884, 12 Uhr Mittags eingereicht sein. (2455 D&Co.)

Der Ingenieurchef der Centralwerkstätte zu Tilburg wird über diese Materialien Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Wir beabsichtigen, die beiden ausrangirten Locomotiven nebst Tendern No. 20 und 24 im Submissionswege zu verkaufen und haben zu diesem Behufe Termin auf

Freitag, den 7. November, Vormittags 10 Uhr

anberaumt.

Bezügliche Offerten sind bis zu diesem Termine an die unterzeichnete Hauptwerkstatt frankirt und mit entsprechender Aufschrift versehen, einzureichen.

Die Bedingungen können von dem Bureau - Vorsteher, Eisenbahn - Secretair Heinemann gegen freie Einsendung von 50 ₰ Copialien bezogen werden; auch stehen die beiden Locomotiven auf diesseitigem Werkstatt-Terrain werktäglich von Vormittags 9 bis 12 Uhr und Nachmittags von 4 bis 6 Uhr zur Ansicht bereit. (2456)

Königliche Hauptwerkstatt Tempelhof.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 82. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. October 1884.

Die nächste Alpenbahn.

Von **Paul Dehn.**

Mit der Vollendung der Arlbergbahn ist das erste Stadium der Alpenbahnbauten abgeschlossen worden. In diesem Stadium hat es sich wesentlich darum gehandelt, Alpeneisenbahnen zur Verbindung der nördlichen Länder mit Italien und den Küsten des Mittelmeeres überhaupt zu schaffen. Nachdem das neue Verkehrsmittel in seiner Bedeutung erkannt worden war, musste es auch zur Erleichterung der Alpenübergänge herangezogen werden. Oesterreich, Deutschland, die Schweiz und Frankreich wollten zunächst einen beschienten Alpenübergang haben. Darin waren die Politiker und Nationalöconomen dieser Länder einig und liessen den localen und sonst particularistischen sowie den technischen Differenzen, wie sie bei den einzelnen Projecten hervortreten mussten, ziemlich freien Lauf. Das ist insbesondere von Deutscher Seite geschehen.

Es ist nunmehr an der Zeit, dass von Deutscher Seite das zweite Stadium der Alpenbahnbauten eingeleitet wird, in welchem als oberste Erfordernisse derselben das Vorhandensein günstigster Betriebsbedingungen zur Bewältigung von billigen Massentransporten, insbesondere die Vermeidung verlorener Steigungen im Vorbergland und langer Steilrampen auf beiden Seiten des Wasserscheidetunnels vermittelst Untertunnelirung der eigentlichen Hochgebirgsregion aufgestellt wird.

Lange genug hat Deutschland in der Mitte Europas ein in sich gekehrtes Stillleben geführt und nur zuweilen den Blick nach Westen gelenkt, wo ehedem der politische und wirthschaftliche Schwerpunkt des Erdtheiles und selbst der ganzen Erde ruhte, wo das Schicksal der Völker bestimmt wurde. Seitdem es anders geworden, seitdem sich Deutschland wieder zum Reiche der Mitte aufgeschwungen, hat sich sein Gesichtskreis erweitert und es blickt mit berechtigtem Selbstbewusstsein in die Ferne, um die Betriebsamkeit seiner Angehörigen im Auslande mit starker Macht zu schützen, in fremden Erdtheilen sogar begründen zu helfen. Fortan wird es genöthigt sein, mehr und mehr sein Augenmerk auch auf das Mittelmeer zu lenken, welches in Folge der modernen Verkehrsfortschritte, insbesondere durch den Ausbau der Ueberland- und Alpenbahnen und durch die Eröffnung des Suezcanals, aus einer Jahrhunderte andauernden Verödung wieder in die Mitte des Verkehrs gerückt wird und mit seinen Küsten und Häfen von Jahr zu Jahr an Bedeutung zunimmt. In Folge seiner Lage wird sich Deutschland an den politischen Kämpfen um das Mittelmeer oder vielmehr um die Oberherrschaft in dessen Küstenländern, wie sie zwischen England, Frankreich und Italien geführt werden, nicht zu betheiligen haben. Wohl aber wird es eintreten müssen in die wirthschaftliche Concurrenz, welche sich dort zu entwickeln begonnen hat, und zwar zunächst in Verbindung mit dem aufstrebenden Italien in der Richtung nach den Ländern der Levante und des fernen Orients, welchen bis vor wenigen Jahren keinerlei Aufmerksamkeit und gegenwärtig noch immer nicht genügende Beachtung von Deutscher Seite zugewendet worden ist. Und doch würde Deutschland in den reichen und fruchtbaren Ländern Südosteuropas und der Levante mit ihren für die Urproduction wohlbefähigten Bevölkerungen das nächste, ihm natürlich zustehende Absatz- und Ergänzungsgebiet für seine Industrie finden! In Genua und Salonichi, in Constantinopel, Galatz und Odessa muss Deutschlands Handel in Zukunft so festen Fuss gefasst haben wie derjenige Englands und die Deutsche Flagge so häufig und so hoch angesehen sein wie die Englische.

Zu Anfang 1870 hatte es den Anschein, als ob Deutschland von dem Verkehr mit dem Mittelmeer und der Levante vollends abgedrängt werden würde. Die Eisenbahn nach Brindisi war eröffnet, der Suezcanal dem Verkehr übergeben worden, der Durchschlag des Mont-Cenis-Tunnels stand nahe bevor. Frankreich schien den ganzen Ueberlandverkehr an sich ziehen zu wollen — da traten jene weltgeschichtlichen Ereignisse ein, welche die Physiognomie Europas erst politisch und dann wirthschaftlich so gewaltig verändern sollten. Mit einer bedeutenden Subvention betheiligte sich das Deutsche Reich an dem Bau der Gotthardbahn, um zwischen seinem industriellen Westen und Italien eine Schienenverbindung überhaupt herzustellen und es steht nunmehr inmitten des beständigen Fortschreitens seines auswärtigen Handels und Verkehrs vor der Aufgabe, eine weitere vervollkommnete, zweckmässigere, für den billigen Transittransport von Massengütern geeignete Alpenbahn zu schaffen, gleichwie Frankreich aus demselben Grunde daran denkt, neben der Mont-Cenisbahn eine Simplon- oder Mont-Blancbahn zu bauen, obschon es in Marseille den bedeutendsten Mittelmeerhafen besitzt und dorthin unter den günstigsten Bedingungen verkehrt.

Zu Gunsten einer neuen Alpenbahn regt es sich bereits an verschiedenen Seiten. Von München aus ist, allem Anschein nach lediglich behufs Abkürzung des Weges nach Innsbruck,

zunächst die Ueberschienung der das Isar- und das Innthal trennenden Alpen (über die Scharnitz) vorgeschlagen worden und im Anschlusse daran die Weiterführung dieser Abkürzung von Landeck durch das Engadin über den Malojapass nach Chiavenna. Dieses Project erscheint in seinem ersten Theile schon wegen des raschen Abfalles des Gebirges von der Scharnitz-Wasserscheide ins Innthal unannehmbar, wo eine Steilrampe von solcher Länge erforderlich würde, dass durch diesen Umweg der Vortheil der Abkürzung der neuen gegenüber der alten Strecke über Rosenheim illusorisch werden würde. Ebenso sind aus den gesegneten Landschaften der Adda und des Comersees mehrfach Wünsche auf die Herstellung einer Lombardisch-Rhätischen Eisenbahn über den Splügen oder einen anderen der östlichen Bündner Pässe hervorgetreten. Doch hat in Bezug auf den Betrieb der Splügen vor dem Brenner und Gotthard nichts voraus.

Es ist gewiss, dass die Deutsch-Italienischen Handels- und Verkehrsbeziehungen eines grossen Aufschwunges fähig sind, es ist aber nicht minder gewiss, dass die Gotthardbahn in dieser Hinsicht auch bescheidene Erwartungen unerfüllt gelassen hat und denselben nicht entsprechen konnte, weil sie eben nichts weniger als eine Transitbahn für den Massenverkehr ist. Auf die Erweiterung der Deutsch-Italienischen Handelsbeziehungen muss indessen von beiden Seiten unausgesetzt hingestrebt werden. Deutschland muss nähergeführt werden dem reichen dichtbevölkerten Oberitalien, um den jungen Industrien desselben unter den erforderlichen Hülfsstoffen namentlich Eisen und Kohlen zuführen zu können. Ebenso muss es in möglichst enge Beziehungen treten zu den Küstenländern des Ligurischen und Tyrrhenischen Meeres bis nach Neapel und Salerno im Süden, sowie mit dem Hinterland dieser Gegenden, welche mit Ausnahme der kahlen Gebirge, der Pontinischen Sümpfe, der Tiberniederungen und der Maremmen wirthschaftlich hochentwickelt sind, was von dem eigentlichen Unteritalien, einst das herrliche Land der Hesperiden, seitber durch Raubzüge, Kriege und vulkanische Verheerungen zurückgekommen, in Anbetracht der heutigen Armuth dieser Gegenden und der niedrigen Cultur ihrer Bevölkerung nicht gerühmt werden kann.

In Ermangelung einer leistungsfähigen Transit-Alpenbahn hat sich bisher der Austausch von Massengütern zwischen Deutschland und Italien nicht ausbilden können. Was Italien an Massenartikeln bedarf, ist vor Allem Kohle und Eisen. Diese beiden Grundstoffe der modernen Industrie sind ihm versagt, da ihm die Steinkohle gänzlich fehlt, die vorzüglichen Eisenerze in Elba und Sardinien aber aus Mangel an Kohle und in Folge hygienischer Hindernisse nicht recht nutzbar gemacht werden können, weshalb denn auch die Römer ihr Eisen meist aus Noricum bezogen. Mit dem Aufschwunge der nationalen Arbeit, mit der raschen Entwickelung der Maschinenindustrie und des Schiffbaues, mit dem Ersatze des Holzes durch Eisen bei Bauwerken hat nun Italiens Bedarf an Kohle und Eisen stetig zugenommen. Bisher hat fast ausschliesslich England diesen Bedarf gedeckt, bis tief hinein in die Venetianischen Alpenthäler, bis in die nächste Nähe der Kärnthnerischen Eisenwerke, welche sich nicht als concurrenzfähig erwiesen haben. Während die Deutschen damals rein platonisch mit den Italienischen Einheitsbestrebungen sympathisirten, hatten die Engländer immer die Vortheile im Auge, welche ihnen ein freies und selbstständiges Italien für ihren Handel bringen musste und handelten darnach. Sollte die Englische Concurrenz in Italien von Deutschland her nunmehr nicht erfolgreich bekämpft werden können? Bei der politischen Freundschaft zwischen Deutschland und Italien und im Hinblick auf die Thatsache, dass Deutschlands Bedarf an Südfrüchten, Gemüse, Reis, Wein etc. aus Italien von Jahr zu Jahr wächst, kann es Deutschland nicht schwer fallen, in Italien auch gegen Englische Kohle und Eisen erfolgreich zu concurriren, sobald die geeignete leistungsfähige und billigen Transport gestattende Transitbahn hierfür zur Verfügung steht. Eisen würde über Italien auch nach der Levante zu verfrachten sein, besonders von der Saar aus, wogegen Südrussisches und Indisches Getreide sowie die Bodenproducte der Levante über Genua in Massen vermittelst der neuen Alpenbahn nach Deutschland befördert werden könnten.

Diese neue Alpenbahn kann keine andere sein als die Lukmanierbahn von Chur, der Endstation der Schweizerischen Rheinthalbahn, nach Biasca an der Gotthardbahn, in einer Länge von 98 km, welche mit einem Kostenaufwand von 85—90 Millionen Mark, wovon 65—70 Millionen für den 20½ km langen Tunnel zwischen Surheim bei Dissentis und Olivone bei Biasca, herzustellen wäre.

Nicht erheblich erscheint der nächstliegende Einwand gegen das Lukmanier-Project, vorerst die weiteren Betriebs- und Verkehrsergebnisse der bestehenden Alpenbahnen abzuwarten. Ein Unternehmen, wie die Durchbrechung des Lukmanier, erfordert Jahre und kann nicht früh genug im Detail studirt und in Vorbereitung genommen werden, zumal die Durchführung desselben nur eine Frage der Zeit ist. In dieser Beziehung muss das Vorgehen Frankreichs anspornend wirken. Obschon im Besitze der günstigsten Verbindungen mit den eigenen Mittelmeerhäfen sowie der Mont-Cenisbahn für den Verkehr mit Italien, streben die Franzosen doch den Bau einer zweiten Alpenbahn an und werden den Simplon oder Mont-Blanc sicherlich früher durchbrochen haben als Deutschland den Lukmanier, wenn letzteres seine alte Schwerfälligkeit und Kurzsichtigkeit nicht auch in diesem Falle abwirft und nicht auf halbem Wege stehen bleiben will.

Schon in den sechsziger Jahren hat Wettli, der treffliche Schweizerische Ingenieur, die Vorzüge der Lukmanierbahn aufgezählt, wie sie zwischen dem Bodenseebecken und dem oberen Rheinthal einerseits und dem Becken des Tessin und Langensees andererseits nur eine einzige Wasserscheide, nämlich diejenige des Lukmanier (eigentlich Greina, so wie der Tunnel des Col de Fréjus der Mont-Cenistunnel genannt wird), zu übersetzen hat, ohne dass, wie bei anderen Alpenbahnen, gegen secundäre Wasserscheiden zu kämpfen wäre; wie die von den beiden grossen Seen, dem Bodensee und Langensee, zum Tunnel führenden Thalstrecken der Lukmanierbahn keine verlorenen Gefälle und nur eine einzige Steilrampe aufzuweisen haben, nämlich die Strecke Olivone-Biasca von 26 km Länge mit einem Gefälle von 25 auf Tausend; wie die beiden Thalsectionen, welche von den oben genannten Seen zum Alpentunnel hinaufführen, nur einige kleine Tunnels in einer Gesammtlänge von 2 600 m und gar keine Kehrtunnels erfordern; wie erheblich günstiger alle Betriebsbedingungen in Folge des Unterfahrens der eigentlichen Hochgebirgsregion sind etc.

Gegenüber diesen Vortheilen sind die Schwierigkeiten des Tunnelbaues mit einer Länge von 20½ km nicht allzuhoch zu veranschlagen, zumal sie von der modernen Technik, namentlich wenn ihr hinreichend Zeit gelassen wird, unschwer überwunden werden können.

Die Hauptvortheile des Lukmanier- und auch des Simplon-Projectes beruhen auf der geringeren Passhöhe, welche beim Brenner 1 340 m, beim Gotthard 1 110 m beträgt. Hierdurch wird die offene Passage der eigentlichen Hochgebirgsregion mit den Steinstürzen, Schnee- und Schlammlawinen vermieden und den störenden Einflüssen derselben vorgebeugt, woraus für die gesammte Bahnstrecke mit dem Tunnel die günstigen Betriebsverhältnisse des Mittel- und Tieflandes gesichert sind.

Dem Bau der Lukmanier- und Simplonbahn werden die bei den bisherigen Alpenbahnbauten gewonnenen Erfahrungen, insbesondere die Fortschritte der Bohrtechnik nach Brand und Terroux, in hohem Grade zu statten kommen und erhebliche Ersparnisse an Zeit und Geld gestatten. Diese Erfahrungen und Fortschritte drängen zugleich bei Ueberwindung grösserer Wasserscheiden auf die Anlage längerer Tunnels unter Tieferlegung derselben derart, dass zum Zwecke günstigeren und ungestörteren Betriebes die Steilrampen erheblich vermindert oder ganz entbehrt werden können. Auch der Eisenbahntechniker wächst mit seinen höheren Zwecken.

Es genügt, wenn diese Ausführungen zunächst von anderen Projecten und hiermit zugleich von Zersplitterungen, welche Verschwendungen gleich zu achten wären, zurückhalten. Sollen die Deutschen mit den Oberitalienischen Bahnen durch eine grosse Transitbahn verbunden werden, welche den Massenverkehr ermöglicht und belebt, so mögen Deutscherseits die Opfer nicht für unzulängliche Surrogate und nicht für zwecklose Projecte, sondern für den Lukmanier gebracht werden, obgleich er jenseits der Deutschen Grenzen liegt, weil er allein die erforderlichen Verkehrs- und Betriebserleichterungen sichert.

Selbst für Westdeutschland würde diese Linie in ihrer Eigenschaft als Transitbahn ersten Ranges alle Vortheile derselben auch neben der Gotthardbahn bieten, da die beiden concurrirenden Strecken Offenburg-Konstanz-Chur-Lukmanier-Biasca einerseits und Offenburg-Basel-St. Gotthard-Biasca andererseits etwa die gleiche Länge haben und erstere trotz des Schwarzwaldüberganges erheblich günstigere Betriebsbedingungen gewährt.

In Betreff seiner Hauptrichtung entspricht das Lukmanier-Project vollkommen allen verkehrs- und wirthschaftspolitischen Bedürfnissen; es bringt das östliche und südliche Deutschland in eine directere Verbindung mit Italien und zwar mit Genua, dem ersten und zukunftsvollen Hafen des Landes, welcher im Gegensatz zu den Adriahäfen, wo Venedig dem traurigen Schicksal von Ostia, Ravenna und Pisa entgegengeht, gewaltig aufstrebt und in immer höherem Grade den Kaufleuten, Rhedern und Schiffern alle die beträchtlichen Vorzüge und Vortheile eines Hafenplatzes ersten Ranges gewährt. Neben Genua sind Mailand und Neapel die Mittelpunkte des wirthschaftlichen Italiens und auch zu ihnen führt die Lukmanierbahn. Aus diesem Grunde kann der projectirten Fernbahn, welche den Verkehr nach Triest leiten würde, auch wenn sie einmal durch eine Predil-Tauernbahn ergänzt werden würde, nur noch eine nebengeordnete Wichtigkeit beigelegt werden.

An der Verwirklichung des Lukmanier-Projectes ist in erster Reihe Bayern interessirt, ferner mit ihm Württemberg, Mittel- und Norddeutschland, endlich mit ihren beiden langen todten Zufahrtslinien nach Chur die Union Suisse und wegen ihrer süd-

lichen Zufahrtslinien die Gotthardbahn-Gesellschaft. An Bayern wäre es, nachdem dasselbe bereits Ende der vierziger Jahre für das damals von Cavour lebhaft betriebene Lukmanier-Project einen beträchtlichen Geldbeitrag in Aussicht gestellt hatte, nunmehr aufs neue die Initiative zu ergreifen und für die Vorarbeiten, insbesondere für die Installirung der Stollenarbeiten, eine entsprechende Summe à fonds perdu zu bewilligen. Bei der Wichtigkeit des Projectes für das Deutsche Reich überhaupt sollte schlimmsten Falles letzteres selbst eintreten, und zwar so bald als möglich, da es sich um eine Bahn handelt, welche gebaut werden wird, weil sie gebaut werden muss, und in ihrem schwierigsten Theile nicht früh genug in Angriff genommen werden kann.*)

Die neueste Entwickelung des eisernen Eisenbahn-Oberbaues.

In den letzten Tagen des vorigen Monats war in Osnabrück eine überaus zahlreiche Gesellschaft namhafter Fachleute aus Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Schweiz, Italien, Holland, Dänemark, Schweden, Norwegen und Russland versammelt, deren Mitglieder, zum Theil von den Ministerien einzelner Staaten, zum Theil von Eisenbahnverwaltungen entsandt, sich auf Einladung des Osnabrücker Stahlwerks eingefunden hatten, um einer auf diesem Werke und auf der Georg-Marienhütte veranstalteten Darstellung der jüngsten Entwicklung des eisernen Eisenbahnoberbaues mit besonderer Berücksichtigung des Schienenstosses beizuwohnen.

Es ist bekannt, dass wir dem Osnabrücker Werke, bezw. seinem Director Haarmann bereits eine Reihe von Constructionen und Verbesserungen auf dem Gebiete des Eisenbahn-Oberbaues zu danken haben, deren Bedeutung genügend dadurch documentirt wird, dass sich seine Systeme in umfangreicher practischer Verwendung befinden. Haarmann versteht es in seltener Weise, seine eigenen technischen Ideen durch ihre Befruchtung mittelst seiner zahlreichen Beziehungen zu erfahrenen Eisenbahnfachleuten in practischer Weise nutzbar zu machen und tragen deshalb auch seine Constructionen durchweg den Stempel sachgemässer Brauchbarkeit, der ihnen gern das Interesse der Fachkreise zuwendet.

Sein Langschwellen-Oberbau, der zuerst in bedeutendem Masse auf der Berliner Stadtbahn eingeführt wurde, hat sich seitdem auf weiten Strecken Bahn gebrochen und ist besonders auf den Linien der Königlichen Eisenbahndirectionen Hannover und Berlin, nach mehrfachen unter Mitwirkung der Techniker dieser Verwaltungen angeordneten Verbesserungen, zur Verwendung gelangt.

Haarmann's Querschwellensysteme, oder besser gesagt, die von ihm construirten Befestigungstheile für die Befestigung der Schienen auf geraden Schwellen erfreuen sich neuerdings umfangreicher Beachtung und sein Strassenbahn-Oberbau, der nun auch für die Reichshauptstadt in bedeutender Ausdehnung adoptirt ist, hat einen in gewisser Beziehung sensationellen Erfolg zu verzeichnen.

Ueber alle diese Constructionen lässt sich in Fachkreisen Neues kaum mehr berichten. Erwähnt zu werden verdient aber, dass die sämmtlichen Systeme in Osnabrück in so umfassender Weise und trefflicher Anordnung zur Schau gestellt waren, dass wir uns nicht entsinnen, auf einer Weltausstellung jemals einer auch nur annähernd so instructiven Veranstaltung gegenübergestanden zu haben. — Die Sache fand den auch seitens sämmtlicher Gäste ein ebenso lebhaftes Interesse als die aufrichtigste Anerkennung.

Am meisten fesselte aber die neueste Haarmann'sche Construction, sein Schwellenschienen-Oberbau. Das neue System war weiteren Kreisen zuerst auf der im vorigen Jahre zu Berlin stattgefundenen Hygieneausstellung im Modell vorgeführt, wo es indessen ernsthafte Beachtung wohl noch nicht gefunden, schon weil der Kreis der Besucher jener Ausstellung dieser Specialität fast ausnahmslos nur ein academisches Interesse zu widmen vermochte. Haarmann erblickt mit vollem Recht einen der grössten Mängel unserer bisherigen Gleise in dem Vorhandensein des Schienenstosses, der nicht nur als eine Hauptursache des starken Verschleisses der Schienenenden, sondern unzweifelhaft auch als die gefährliche Veranlassung der Bandagenbrüche und überhaupt als Schädigung des rollenden Materiales anzusehen ist, — abgesehen von den leidigen Erschütterungen während der Fahrt, die lediglich diesem bisher unvermeidlichen Appendix jedes Eisenbahngestänges zuzuschreiben sind.

Man war mit erklärlicher Spannung nach Osnabrück gekommen, um zu sehen, wie das Problem der Beseitigung dieses Schienenstosses gelöst werden sollte, zumal frühere Versuche, durch Versetzung der beiden Hälften senkrecht getheilter Schienen diese Frage zum Austrag zu bringen, gründlich missglückt waren. Haarmann hat die Fehler jener Construction vermieden, indem er, auf die Bewährung seiner Strassenbahn-Doppelschiene fussend, einen Oberbau construirte, welcher, aus zwei in der Senkrechten durch kräftige Vernietung zu vereinigenden Theilen bestehend, in jedem einzelnen derselben Schiene und Schwelle in einem Stück verbindet, so zwar, dass der auf die Schiene ausgeübte Druck, direct von dem fest in der Bettung lagernden breiten Schwellenfusse aufgenommen wird. Beide Theile sind mit den Enden gegeneinander versetzt, so dass also die das Gleise passirende Bandage an allen Längspunkten eine ununterbrochene Unterstützung erfährt. Der gespaltene Kopf der Schiene, welcher Angesichts des Umstandes, dass man es hier mit einem Walzfabrikat zu thun hat, in der Mitte eine vorzüglich schliessende Fuge zeigte, ist bedeutend stärker genommen, wie bei dem bekannten Normal-Staatsbahnprofil. Ebenso sind sehr starke Querverbindungen angebracht, durch welche gleichzeitig die erforderliche Neigung des Fahrgestänges bewirkt wird und machte das Gleise schon auf den ersten Blick einen überaus festen, kräftigen Eindruck. Die Wiederstandsfähigkeit der Construction gegen horizontal und vertical wirkende Kräfte war schon vor der veranstalteten Schaustellung unter protocollarischer Feststellung der Resultate erprobt worden und erwiesen diese letzteren, dass der neue Oberbau von keinem anderen der bekannten besseren Systeme erreicht wird.

Es ist sehr wesentlich, dass man sich bei der Prüfung dieses neuen Oberbaues nicht etwa einem Constructions-Experiment gegenüber befand, bezüglich dessen practischer Bewährung vorerst noch eine zuwartende Stellung einzunehmen wäre. In richtiger Würdigung der auf dieses Moment zu gründenden Einwände hat das Osnabrücker Werk sich zwei Jahre geduldet, ehe es die Neuerung dem kritischen Urtheil der Fachkreise unterstellte, indem schon im Jahre 1882 sowohl in den Betriebsgleisen des Stahlwerks zu Osnabrück auf der Anschlussstrecke zum Rechtsrheinischen Bahnhof, als auch auf der der Georgs-Marienhütte gehörigen Bahnlinie Georgs-Marienhütte-Harbergen Probegleise verlegt wurden, die bislang einer sorgfältigen Beobachtung unterzogen waren. Die Ergebnisse der letzteren sind namentlich in Bezug auf die Gleiseunterhaltung durchaus vertrauenerweckend und lassen über die Verwendungsfähigkeit der neuen Construction einen Zweifel nicht mehr zu.

Von besonderem Interesse war aber die, auf Grund der mit jenen Probegleisen gemachten Erfahrungen in verbessertem Profil und überhaupt vervollkommneter Construction auf der Georgs-Marienhüttebahn ausgeführte grössere Versuchsstrecke von über 1 km, welche nunmehr seit 4 Monaten verlegt ist und täglich mit 22 fahrplanmässigen Zügen befahren wird. Nach uns mitgetheilten Notizen sind im letzten Jahre auf diesem Gleise transportirt worden:

23 976 beladene Wagen à 200 Ctr. Nutzlast
23 541 „ „ à 130 „ „
36 945 leere Wagen.

Die in Anwendung befindlichen Locomotiven haben einen Raddruck von 7,2 t, einen sehr kurzen Radstand und sind zweiachsig, so dass sie zum Nicken und Schlängeln sehr geneigt sind. Die genaue Besichtigung und vergleichende Prüfung und Kritik dieses Systems bildete die Hauptaufgabe des zweiten Tages der gebotenen Veranstaltungen. Das Gleise liegt theilweise in einem Einschnitt, theilweise in einer Curve von 220 m Radius, theilweise in einer Steigung von 1 : 60 und wurde wiederholt mit einer schweren Güterzugmaschine der Rechtsrheinischen Verwaltung befahren, wobei der Effect sowohl vom Eisenbahnfahrzeuge aus, als auch vom Planum aus beobachtet wurde. Die Strecke hatte eine musterhafte Richtung, ein Beweis, dass die vielfach vermutheten technischen Schwierigkeiten in Betreff der Montirung des Gestänges bei richtiger Handhabung vollständig zu überwinden sind. Die Befahrung ergab im Uebrigen, dass bei diesem Oberbau thatsächlich von allen Consequenzen des Schienenstosses keine Rede mehr sein kann und darf es nicht wohl mehr in Frage gezogen werden, dass das Haarmann'sche Schwellenschienensystem bei dem Neubau und Umbau von Hauptbahngleisen eine sehr ernstliche Beachtung verdient. Mögen auch einzelne Detailfragen bezüglich der neuen Construction selbst auf Grund der vorliegenden zweijährigen Erfahrungen eine erschöpfende Beantwortung zur Zeit noch nicht finden, darin stimmen wir mit dem Constructeur überein: es könnte darin höchstens ein treibender Grund mehr erblickt werden, mit diesem System, welches in seiner Bewährung jedenfalls als epochemachend bezeichnet zu werden verdient, practische Erprobungen in grösserem Umfange vorzubereiten.

Es ist nicht Zweck dieser Zeilen, den Gegenstand von technisch-kritischen Gesichtspunkten in seinen Einzelnheiten zu se-

*) Wenn wir auch kaum glauben, dass nach dem Bau der Gotthardbahn, auf welche Deutschland so viele Millionen verwendet hat, das Geld zu einer Deutschland und Italien verbindenden neuen grossen Alpenbahn sich so bald finden wird, so halten wir es doch aus den vom Herrn Verfasser angeführten Gründen für sehr angezeigt, auf das Project einer Lukmanierbahn wiederholt hinzuweisen, über deren Bauwürdigkeit ein eingehender Aufsatz im Jahrgang 1872 No. 15 unserer Zeitung (anknüpfend an einen Vorschlag des ersten Pionniers der Lukmanierbahn, des Obersten La Nicca) sich verbreitet. Die Redaction.

ciren. Das würde ohne illustrative Erläuterungen gar nicht möglich sein und wird, wie wir hoffen dürfen, demnächst von berufener Seite geschehen. Einige Punkte möchten aber doch noch an dieser Stelle eine kurze Hervorhebung verdienen.

Der Haarmann'sche Schwellenschienen-Oberbau hat kein höheres Materialgewicht, als das Langschwellen-System und da die Unterhaltung des Gleises nach den vorliegenden genauen Berechnungen naturgemäss ungleich billiger zu stehen kommt, wie die jedes anderen Oberbaues, — der beseitigte Schienenstoss und der sehr starke Schienenkopf überdies eine „absolut" längere Dauer des Gleises im Betriebe verbürgen, als solches bei anderen Systemen der Fall sein kann, so dürfte die Verwendung des neuen Systems jedenfalls finanziell vortheilhaft sein. — Die Entwässerung bietet bei der Schwellenschiene keine grösseren Schwierigkeiten als bei der Langschwelle. Für den unbefangenen Fachmann sind derartige Schwierigkeiten überhaupt nicht vorhanden, doch mag erwähnt werden, dass Haarmann diesem Punkt bei seiner Construction besondere Sorge zugewendet hat, indem unter dem Gestänge in Abständen von etwa 3 m und in den Strängen abwechselnd versetzt, dreieckige, mit der Spitze in der Bettung lagernde Rohrstücke angeordnet sind, welche als Wasserdurchlässe dienen und geeignet erscheinen, diesen Zweck zu erfüllen. Was von der Entwässerung gilt, gilt ebenso von der möglicherweise erforderlich werdenden Auswechselung einzelner, ausserhalb des normalen Erneuerungsturnus unbrauchbar werdender Gleisestücke. Auch hier liegen keine anderen Anstände vor, wie bei jedem anderen System, und wird durch die Benutzung gleichaltriger Schwellenschienen für den Ersatz und die Einwechselung der neuen Schwellenschiene mittelst Anwendung von Uebergangslaschen ein solcher Schaden unschwer seine Beseitigung finden. Erwähnt sei endlich noch, dass die theoretischen Bedenken, welche sich an den Einfluss der wechselnden Temperatur auf die Dilatation zwischen den aneinanderstossenden Schwellenschienentheilen knüpfen könnten, in der Praxis, Dank der Berücksichtigung der Materialausdehnung und der Anordnung ovaler Nietlöcher an den Enden der verschraubten Theile, ihre vollständige Widerlegung gefunden haben.

Alles in Allem haben wir es hier also ohne jede Sanguinik mit einer Oberbauconstruction zu thun, welche berufen ist, vielleicht die Grundlage des Eisenbahngleises der Zukunft zu werden, die für alle Fälle auf eine unbefangene und gründliche Würdigung Seitens der competenten Fachkreise berechtigten Anspruch hat.

Was den Theilnehmern an den Osnabrücker Tagen neben diesen Oberbauconstructionen noch ferner geboten wurde: systematisch ausgeführte Weichen, — ein neuer transportabler Feldbahnoberbau, — eine neue Schraubensicherung, sowie andere auf die Herstellung von Eisenbahnmaterial (besonders Bandagen) bezügliche technische Einrichtungen, war nach manchen Seiten durchaus originell und interessant, doch müssen wir uns für heute versagen, auf alle diese Dinge näher einzugehen. Dürfen wir ja doch nach einer in dem vom Director Haarmann am zweiten Tage gehaltenen, die Details der Darstellungen erklärenden Vortrage gehörten Aeusserung mit ziemlicher Bestimmtheit erwarten, dass die betreffenden Neuerungen, soweit sie das Gebiet des Eisenbahnwesens berühren, in Bälde durch Herrn Haarmann selbst eine ausgiebige literarische Behandlung erfahren werden.

Dahingegen können wir dieses Referat nicht schliessen, ohne neben den sehr lehrreichen Besichtigungen des Stahlwerkes und der Georgs-Marienhütte, sowie den mit der letzteren verbundenen Eisensteingruben der gastlichen Aufnahme, der liebenswürdigen Ueberraschungen und der wahrhaft gemüthlichen Stunden zu gedenken, welche den Besuchern der beiden Werke unter besonderer Gunst eines herrlichen Wetters zu Theil wurden. Wir glauben im Namen der gesammten Theilnehmer an den Erlebnissen jener schönen Tage zu handeln, wenn wir dem Gefühl allgemeiner herzlicher Befriedigung über dieselben hier einen dankbaren Ausdruck geben. s.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien:

1. Die der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen unterstellte, am 6. v. Mts. für den Güterverkehr und am 21. desselben Monats für den Personenverkehr eröffnete Arlbergbahn - Strecke Landeck - Bludenz. Diese Strecke enthält die Stationen Pians (5,94 km ab Landeck), Strengen (11,04 km), Flirsch (15,24 km), Pettneu (21,44 km), St. Anton (27,57 km), Langen (38,68 km), Danöfen (44,05 km), Dalaas (49,15 km), Hintergasse (53,16 km), Bratz (57,53 km) und Bludenz (64,28 km).

2. Die der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau unterstellte, am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene 7,49 km lange Theilstrecke Heidersdorf-Nimptsch der Zweigbahn untergeordneter Bedeutung Strehlen-Nimptsch. Die neue Strecke enthält die Haltestellen Pristram (2,33 km ab Heidersdorf), Wilkau (4,91 km) und die Station Nimptsch (7,49 km).

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die genannten Haltestellen und die Station Nimptsch nicht geeignet.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5595 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der Bestimmung in Artikel 15, alin. 1 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement und Ueberweisung dieses Antrages an die Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 5621 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 5655 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten. Mittheilung eines Antrages auf Wahl von zwei Delegirten zur Theilnahme an den Arbeiten der Conferenz zur Vereinbarung einheitlicher Untersuchungsmethoden bei der Prüfung von Bau- und Constructions-Materialien auf ihre mechanischen Eigenschaften (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 5679 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Aufforderung zur Mittheilung derjenigen Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreise-Billeten, welche nach den gemachten Wahrnehmungen für erwünscht oder nothwendig gehalten werden (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 5680 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 5694 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken und Uebersendung des Situationsplanes der Strecke Sentheim-Masmünster (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Unentgeltliche Beförderung der Feuerwehren und die Assecuranz-Anstalten.

Seitens der in den verschiedenen Orten bestehenden Feuerwehren, welche, zu ihrem Lobe sei es gesagt, auch Tüchtiges leisten und viel Unglück verhüten oder doch vermindern, wird an die Bahnverwaltungen sehr häufig das Ansinnen auf unentgeltliche Beförderung gestellt. Nun wäre eine solche allgemein gehaltene Befreiung aus mehrfachen Gründen kaum angezeigt; abgesehen davon, dass die Bahnanstalten doch Erwerbsunternehmungen sind, was gewissermassen doch auch von den Staatsbahnen gilt, scheint dies vielmehr, dass die Kosten der Hilfeleistung der Feuerwehren in erster Reihe von denjenigen zu tragen seien, welchen dieselbe zu Gute komme und das sind die Verunglückten oder von der grössern oder geringern Gefahr bedroht gewesenen Insassen selbst, insbesondere aber die verschiedenen Assecuranz-Gesellschaften, welchen durch die Hilfeleistung immense Vortheile erwachsen. Ein Entgelt hierfür bieten diese Gesellschaften selbst dann nicht, wenn sie einen kleinen Beitrag den Feuerwehren leisten. Die Bahnanstalten haben in dieser Beziehung bereits genug gethan. Seit geraumer Zeit gestehen dieselben den Feuerwehren bedeutend ermässigte Gebühren zu, und wurden die Stationen auch angewiesen, bei Gefahr im Verzuge (was doch gewöhnlich der Fall ist) die Feuerwehren ohne Vorausbezahlung der Gebühren zu befördern, indem betreffs der nachträglichen Begleichung solcher Gebühren die Bahndirectionen sich von Fall zu Fall die Entscheidung vorbehalten, wie dies, und zwar in der Regel, nicht zu Ungunsten der betreffenden Feuerwehr geübt wurde.

Ständiger Beirath des Eisenbahnrathes.

Hierzu wurden ausser den früher bestandenen 3 Mitgliedern Hofrath Wagner, Kaiserlicher Rath Huber und General-Inspector Jeszler noch der General-Major v. Haymerle und Gutsbesitzer Baron Victor Pereira ernannt.

Herabsetzung der Frachtentarife auf der Arlbergbahn.

Die hierüber im Niederösterreichischen Landtage eingebrachte Interpellation wurde vom Statthalter dahin beantwortet, dass die bestehenden Handelsverhältnisse für Wien und Niederösterreich der Regierung allerdings bekannt sind und den Gegenstand unausgesetzter Aufmerksamkeit derselben bilden. Insbesondere war die Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen bemüht, anlässlich der mit den Oesterreichisch-Ungarischen und ausländischen Bahnverwaltungen gepflogenen, mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit der Interessen sich äusserst schwierig gestaltenden Verhandlungen aus dem durch die Arlbergbahn geschaffenen neuen Netze für Niederösterreich und

speciell für Wien jene Vortheile zu erzielen, welche zu erlangen waren. Die hieraus entsprungenen Tarifermässigungen sind nicht unbedeutend und erreichen für wichtige Verkehrsartikel, wie Getreide, Obst, Wolle, Holz, Wein, Spiritus und dergl., Ziffern, welche Nachlässe bis zu 30 pCt. der früheren Tarifsätze bedeuten. Dass auch der Ungarische Verkehr sich wesentlicher Vortheile erfreut und erfreuen muss, ist in der Natur der Sache gelegen, namentlich wenn bedacht wird, dass die Distanz zwischen Pest und dem im Arlbergverkehr in Betracht kommenden Knotenpunkte Innsbruck via Bruck-Wien um 34 und via Marchegg-Wien um 56 km weiter ist, als auf der Südbahnroute via Franzensfeste. Nichtsdestoweniger blieben die Oesterreichischen Stationen in allen Fällen im Vortheile gegen die Ungarischen Stationen, und wird auch der Pester Verkehr dort, wo die Arlbergroute in Frage kommt, über Wien geleitet, wobei bei Unterbrechung des Transportes in Wien die ermässigten Taxen des directen Tarifes gewahrt sind.

Bezüglich der aus Journalen entnommenen Mittheilung, wonach das Königlich Ungarische Communications-Ministerium, um den Export aus Ungarn zu heben, bereits daran arbeite, die Getreidetarife auf den Ungarischen Bahnen nochmals bedeutend zu reduciren, ist zu bemerken, dass es sich hierbei um eine Action handelt, welche im Einvernehmen der Königlich Ungarischen mit den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen eingeleitet wurde, die aber mit dem Verkehre über die Arlbergbahn in keinem directen Zusammenhange steht. Die fraglichen Verhandlungen, welche von dem Gesichtspunkte aus veranlasst wurden, die bestehenden Disparitäten zwischen den directen Auslandstarifen und den Inlandstarifen durch die Aufstellung neuer directer Inlandstarife auf Grund ermässigter Einheitstaxen zu beseitigen oder doch möglichst zu vermindern, und welche nunmehr beendet sind, haben auf der Seitens der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen ausdrücklich als Bedingung ihrer Mitwirkung ausgesprochenen Voraussetzung stattgefunden, dass für den Verkehr mit Wien gleichzeitig eine entsprechende Ermässigung zugestanden werde. Indem sohin einerseits weitere Tariferleichterungen für den Getreideverkehr nach Wien in Aussicht stehen, wird andererseits an dem Grundsatze, wonach ab Wien für Oesterreichische Transporte stets die gleiche Taxe wie für Ungarische Transporte zur Berechnung gelangen soll, festgehalten werden, und es sind demnach gleichzeitig mit jenen Ungarischen Tarifherabsetzungen auch im Localverkehr der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, also von Wien und von Oesterreichischen Stationen überhaupt, neuerliche bedeutende Tarifermässigungen für Güter des Specialtarifs 1, daher hauptsächlich für Getreide und Mahlproducte, zu gewärtigen. Hierdurch erscheint, wie ich glaube, in ganz zufriedenstellender Weise die Interpellation beantwortet.

Oesterreich-Ungarns gemeinsame Bahnen.

Wie man hört, wird bei den bevorstehenden Ausgleichsverhandlungen zwischen Oesterreich und Ungarn auch die Lage der gemeinsamen Bahnen zur Erörterung gebracht werden. Von Budapest aus wird auf die Dualisirung der gemeinsamen Bahnen nach dem Muster der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hingestrebt und zu diesem Behufe auf die Festsetzung grundsätzlicher Vereinbarungen bestanden. Wie erinnerlich ist die Dualisirung der gemeinsamen Bahnen bereits bei dem Ausgleich von 1868 principiell ausgesprochen und nur die Durchführung dieser Massregel auf spätere Zeit verschoben worden.

Die Decentralisationsfrage im Galizischen Landtage.

Die auf den in dieser Zeitung reproducirten Antrag Hausner's eingesetzte Eisenbahncommission wird im Landtage einen Resolutionsantrag einbringen, worin das Statut über die Organisation der Staatsbahnen einer abfälligen Kritik unterzogen und erklärt wird, die berechtigten Wünsche Galiziens in Sachen der Eisenbahndecentralisation seien von der Regierung nicht berücksichtigt worden.

Von Prag nach Leitmeritz.

Mitte September d. J. hat auf Veranstalten des Böhmischen Elbevereins eine Stromschaufahrt von Prag nach Leitmeritz stattgefunden. Das Ergebniss derselben ist dahin zusammenzufassen, dass die Moldaustrecke von Prag nach Melnik, sowie die Elbestrecke Melnik-Leitmeritz in ihrem schiffbaren Zustande besser sind, als ihr Ruf, dass die gewöhnlichsten technischen Hilfsmittel hinreichen, einzelne Stellen durch Concentrirungswerke einzuengen, einzelne Wehrbrüche zu beseitigen, eine oder die andere Wasserkraft einzulösen, an mehreren Stellen Ausbaggerungen vorzunehmen. Nur an einer einzigen Stelle bei Troja sind geringe Sprengungen der felsigen Flussohle nothwendig. Zur Einrichtung des Kettenbetriebes wurde die von der Regierung angestrebte Minimalwassertiefe von 1,25 m für genügend erachtet. Auch wurde der Plan aufgeworfen, nahe bei Prag, Carolinenthal gegenüber, einen Winterhafen und Umschlagsplatz für die Staatseisenbahn-Gesellschaft zu errichten. Die Fahrt währte von 7 Uhr Morgens bis 5 Uhr Abends.

Der Donau-Moldau-Elbecanal.

Die Commission des Landtags für Regelung der Wasserwirthschaft in Böhmen hielt ihre erste meritorische Sitzung. Der Berichterstatter gab ein Bild der Ergebnisse der im Juni laufenden Jahres vom Landesausschuss veranstalteten Enquête, welcher sich der Landesausschuss in seinen Anträgen an den Landtag vollinhaltlich angeschlossen hatte. Er begründete hierauf eine Reihe von dem Landtag vorzulegenden Beschlüssen, deren erster dahin lautet: Das Königreich Böhmen betheiligt sich an der Herstellung einer Schifffahrtsstrasse Donau-Moldau-Elbe bis zum Höchstbetrag von 10 pCt. des Anlagecapitals, welcher Betrag auf eine Anzahl von Jahren zu vertheilen ist und für das Land dieselben Rechte begründet, welche dem Staat, sowie den anderen Interessenten auf Grund ihrer Betheiligung zugestanden werden. Zur Betheiligung an dem Unternehmen ist insbesondere auch die Hauptstadt Prag heranzuziehen. Der Antrag wurde nach zweistündiger Debatte einhellig angenommen.

Alföld-Fiumaner Bahn.

In der Sitzung des Ungarischen Reichstages vom 7. d. legte der Communicationsminister Baron Kemény den Gesetzentwurf über die Verstaatlichung der Alföld-Fiumaner Bahn zur Berathung vor. Der Gesetzentwurf lautet: „§ 1. Der in Betreff der Uebernahme und stufenweisen Ablösung der Linie der Alföld-Fiumaner Eisenbahn - Actiengesellschaft (Grosswardein - Essegger Strecke) zwischen den Ministern der Finanzen und der Communicationen einerseits und der erwähnten Eisenbahngesellschaft andrerseits am 29. April 1884 geschlossene Vertrag wird genehmigt und inarticulirt. § 2. Dieses Gesetz tritt am Tage der Verkündigung in Kraft. Mit dem Vollzuge desselben werden die Minister der Finanzen und der Communicationen betraut.“ Der „Pester Lloyd“ erblickt in diesem Gesetzentwurfe den vorläufigen Schlusspunkt der grössten wirthschaftlichen Action, die der Ungarische Staat ruhmreich durchgeführt hat. In Ungarn gebe es derzeit nur noch eine einzige Privatbahn, auf die das Sequestrationsgesetz überhaupt Anwendung finden könne. Da jedoch die Verstaatlichung der Ungarischen Nordostbahn jetzt, wo der Staat die Eisenbahn Munkács-Landesgrenze noch nicht fertiggestellt hat, ohne jede Raison wäre, so komme das berührte Gesetz hier nicht in Betracht. Alle nothleidenden garantirten Privatbahnen befinden sich im Betriebe des Staates, welcher geradezu souverän über alle Verkehrsrichtungen verfügt.

Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ein diesbezüglicher Antrag wurde im Galizischen Landtage eingebracht und dem Eisenbahnausschusse überwiesen. Derselbe hat bereits einen Gegner der Verstaatlichung zum Referenten ernannt und wird sich voraussichtlich auch die Majorität dagegen aussprechen. Dem Antrage entnehmen wir mit Uebergehung der Bedenken, ob hierfür der Reichsrath oder Landtag competent sei, folgende Begründung. Die Regierung wird allenfalls auf die Stimme der Landesvertretung Rücksicht nehmen müssen. Viele Landtagsmitglieder erheben Bedenken gegen die Verstaatlichung der Nordbahn mit Hinweis auf die traurigen Erfahrungen, die man bei Erlassung des Statuts über die Staatsbahn-Organisation gemacht habe. Ueberdies betonen die Gegner dieses Projectes, dass sie zur staatlichen Administration der Bahnen kein Zutrauen haben und dass für sie auch der Gesichtspunkt massgebend sei, dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen ja nichts anderes als die Centralisirung des Eisenbahnwesens bilde. Dieses Argument wäre jedoch hinfällig, denn in Folge der Durchführung des Verstaatlichungssystems würde ja das dem Reichsrathe zustehende Recht der Controle erweitert werden, und auch die Landtage müssten die Möglichkeit erlangen, ihren Einfluss auf die Feststellung der Tarife und auf die Entscheidung wichtiger Organisationsfragen geltend zu machen. Im Uebrigen werden alle Einwendungen durch die Ergebnisse der Eisenbahn-Verstaatlichung in Deutschland und durch die Erfolge der bisher in Oesterreich schüchtern und unsystematisch durchgeführten Verstaatlichungsaction gründlich widerlegt. — Der Antragsteller beschwert sich über das Vorgehen der Nordbahnverwaltung in Betreff der Viehtransporte und der Petroleumtarife.

Der Galizische Landtag und die Staatsbahnen.

Aus Lemberg wird der „N. Fr. Pr.“ telegraphirt: In der Sitzung des Eisenbahnausschusses widerlegte der Statthalter Punkt für Punkt die gegen die Bestimmungen des Organisationsstatuts für die Staatsbahnen erhobenen Beschwerden und wies nach, dass bei Abfassung des Statuts und bei dessen Durchführung auf die Interessen Galiziens vollkommen Rücksicht genommen wurde. Die Erklärungen des Regierungsvertreters stellten in überaus drastischer Weise sämmtliche Klagen der Polen als unbegründet dar. Nichtsdestoweniger beschloss der Aus schuss, dem Landtage die Annahme der bekannten Resolution wegen Revision des Statuts zu empfehlen.

Landes- und Gemeindeabgaben verstaatlichter Eisenbahnen.

Hierüber wurde im Oberösterreichischen Landtage der auch angenommene Antrag gestellt, der Landesausschuss sei zu beauftragen, eine Petition an beide Häuser des Reichsrathes und an die Regierung um Erlassung eines Gesetzes einzubringen, nach welchem die Staatsverwaltung von den in ihrem Eigenthume oder in ihrem Betriebe befindlichen oder künftig in ihr Eigenthum oder ihren Betrieb übergehenden Eisenbahnen selbstständige Landes- und Gemeindeabgaben zu entrichten hat.

Entscheidungen und Erlässe Oesterreichischer Regierungsbehörden.

a) Die General-Inspection hat der Südbahn ausnahmsweise gestattet, dass während der Winterperiode in jenen gemischten Zügen, bei welchen die Personenwagen mittelst Dampf aus der Locomotive geheizt werden sollen, diese Personen wagen unmittelbar hinter dem Sicherheitswagen eingereiht werden dürfen (27./9. 1884). b) Das Handelsministerium hat der Kremsthalbahn gestattet, die Fahrgeschwindigkeit von 22 km auf 25 km pro Stunde zu erhöhen (27./9. 1884). c) Das Handelsministerium hat allen Bahnverwaltungen verordnet, dass die in den Eisenbahnwaggons befindlichen Aborte mit gehörigen Spülvorrichtungen versehen sein müssen und dass die Fäcalstoffe weder auf den Bahnkörper geworfen, noch in die Aborte der Stationen entleert werden dürfen, damit dadurch keine Infectionsheerde, insbesondere mit Rücksicht auf die noch immer drohende Choleragefahr geschaffen werden; die Spülung selbst ist statt mit Wasser mit einer Desinfectionsflüssigkeit vorzunehmen.

Locomotiveisenbahn von Asch nach Rossbach.

Zur diesbezüglichen Mittheilung in No. 78 dieser Zeitung tragen wir noch folgende besondere Bestimmungen der im „R.-G.-B." vom 1. d. M. No. 153 publicirten Concession nach. In derselben wird die Fortsetzung dieser Bahn zum Anschlusse an die Königlich Sächsischen Staatsbahnen vorbehalten. Die Urkunde selbst enthält ausser den gewöhnlichen Befreiungen und Anordnungen folgende Bestimmungen: Der Bau ist sofort zu beginnen und längstens bis 31. October 1885 zu vollenden, wofür eine Caution von 10 000 fl. zu erlegen ist; die Befreiungen werden auch den zu industriellen Etablissements nach staatlicher Genehmigung etwa zu führenden Flügelbahnen gewährt; die Ausgabe von Prioritätsobligationen im Maximalbetrage von 200 000 fl. ist solange ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben in dem factisch erzielten und als dauernd gesichert anzusehenden Erträgnisse der Bahn ausreichende Bedeckung findet; doch können Prioritätsactien im Maximalbetrage von 200 000 fl. mit 5 pCt. Verzinsung mit dem Vorrange vor den Stammactien emittirt werden; die Verpflichtungen bezüglich der Anschaffung und Ausrüstung für Militärtransporte obliegen dem Concessionär nur insoweit, als es der secundäre Charakter dieser Bahn zulässt; der Betrieb derselben wird vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt; die Bahn kann endlich jederzeit gegen eine Baarentschädigung mittelst Rente oder deren Capitalwerth eingelöst werden, nachdem der 3jährige Durchschnitt des Erträgnisses nach Abschlag des schlechtesten Jahres zwar zur Basis hierfür angenommen, dem Concessionär oder der an seine Stelle tretenden Actiengesellschaft aber mindestens eine Annuität gewährt werden, welches zur 5 pCt. Verzinsung und Tilgung des staatlich genehmigten Anlagecapitals hinreicht.

Gesellschaft für Ergänzungsbahnen.

Die der Länderbank concessionirte „Gesellschaft für Ergänzungs-Linien der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen" hat sich als ersten Zweck die Erwerbung der Concession für die normalspurige Local-Eisenbahn von St. Pölten nach Tulln und der eventuellen Anschlusslinien gesetzt. In den Statuten werden überdies als Gegenstände des Unternehmens bezeichnet: der Bau, die Erwerbung, die Pachtung und der Betrieb von Eisenbahnen insbesondere von solchen, welche als Ergänzungs-Linien bestehender, namentlich der vom Staate verwalteten Bahnen zu fungiren haben, ferner von Localbahnen, Trambahnen (Dampf-Tramways), von Privat-, Industrie- und Schleppbahnen mit Locomotiv- oder Pferdebetrieb nach Massgabe der diesbezüglichen Concessionen, und zwar allein oder in Gemeinschaft mit Anderen; ferner den Betrieb von Transportanstalten zu Wasser und zu Lande, von Lagerhäusern, von Steinbrüchen, von Bergwerken und anderen Anlagen, welche in Verbindung mit den gesellschaftlichen Eisenbahnen stehen; endlich die Betheiligung an Eisenbahn-Unternehmungen jeder Art und an der Finanzirung solcher Unternehmungen. Der Sitz der Gesellschaft ist in Wien.

Einheitliches Normalprofil für Eisenbahnschwellen.

Um die Feststellung eines solchen Profils hat sich der Oesterreichisch-Ungarische Verein der Holzproducenten, Holzhändler und Holzindustriellen schon vor längerer Zeit, wie auch in dieser Zeitung berichtet wurde, an die Bahnverwaltungen gewendet. Nun ist es allerdings richtig, dass die Dimensionen der Schwellen der einzelnen Bahnverwaltungen differiren, was für deren Erzeugung und Verschleiss von Uebel ist; es muss aber dagegen erwogen werden, dass die Dimensionen der verwendeten Schwellen mit der grösseren oder geringeren Intensität des Verkehres, mit der Grösse des Maximal-Raddruckes der verkehrenden Locomotiven, mit der Tragfähigkeit der in Verwendung befindlichen Schienenprofile und der Maximal-Schwellenentfernungen, sowie mit den Dimensionen der Unterlagsplatten und Schienen-Befestigungsmittel und mit der Qualität des verfügbaren Schottermaterials im innigen Zusammenhange stehen. Es dürfte daher dem erwähnten Ansuchen keine Folge gegeben werden können.

Die Eisenbahnlocomotive im Feuerlöschdienst.

Mit Bezug auf die, diesen Gegenstand betreffende Notiz in No. 70 S. 915 Jahrg. 1884 dieser Zeitung theilt uns ein Beamter der Galizischen Carl-Ludwigbahn mit, dass einzelne Locomotiven der Galizischen Carl-Ludwigbahn auf Veranlassung des Betriebsinspectors Herrn A. Elsner bereits im Jahre 1879—80 mit Spritzen-Vorrichtung für Feuerlöschzwecke versehen wurden. Da sich die Vorrichtung gelegentlich eines im Jahre 1881 ausgebrochenen Kanzleibrandes im Aufnahmegebäude der Station Lemberg gut bewährte und der Brandstätte in schnellster und wirksamster Weise Wasser zuführte, so wurden bald nachher die Locomotiven aller Reservestationen mit der Vorrichtung versehen. Während ursprünglich Kautschukschläuche mit Hanfeinlagen zur Verwendung gelangten, wendete man später Hanfschläuche mit innerer Kautschuklage an, die mit einem Spritzenmundstück armirt sind, so zwar, dass jede Reservelocomotive nach einfacher Ankuppelung eines derartigen 30—35 m langen Schlauches sofort in Wirksamkeit treten kann. Im letzten Jahre endlich wurde diese Massregel dahin erweitert, dass nun j e d e Locomotive gelegentlich ihrer Hauptreparatur mit der Spritzenvorrichtung versehen wird, so dass demnächst der ganze Locomotivpark der Galizischen Carl-Ludwigbahn hiermit ausgerüstet sein wird.

Staats-Eisenbahnbau.

Ueber den Stand der Eisenbahnbauten mit Ende August liegt folgender Bericht vor: Mit Ende Juli standen im Ganzen 717,7 km Eisenbahnen im Baue, wovon 614,8 km auf die Staatseisenbahnen, 102,9 km auf die Privateisenbahnen entfallen (vergl. Centralbl. vom 30. August No. 102 S. 1532). Von den Staatsbahnen wurden die 114,9 km und 64,6 km langen Strecken Grybow-Zagorz und Oswiecim-Skawina-Podgorze der Galizischen Transversalbahn dem Betriebe, dagegen die Zweigbahn derselben Bahn von Zagorzany nach Gorlice mit 4,2 km Länge dem Baue übergeben, so dass mit Ende August 439,5 km Staatsbahnen im Baue sich befanden. An der Ziffer der Baulänge der Privatbahnen trat im August keine Aenderung ein, so dass dieser Monat mit einer Gesammtbaulänge von 542,4 km abschliesst. Der Vollendung entgegen ging die Arlbergbahn; sehr weit fortgeschritten war der Bau der Linien Saybusch-Neu-Sandec und Klostergrab-Mulde, und eine sehr nennenswerthe Bauleistung war auf der Localbahnlinie Mähr.-Weisskirchen-Wall.-Meseritsch-Wsetin zu verzeichnen. — Beschäftigt bei der Ausführung der Staatsbahnen und Privatbahnen waren im Monat August durchschnittlich pro Tag 31 554 Arbeiter, wodurch sich gegenüber dem Juli ein Abgang von 11 774 Mann ergiebt, der zum grössten Theile auf die Abnahme der Bauarbeiten, bezw. die theilweise vollzogene, theilweise nahe bevorstehende Vollendung grösserer Bahncomplexe zurückzuführen ist.

Die Eröffnung des Betriebes der Eisenbahnlinie von Saybusch bis Zwardon (Landesgrenze) wurde seitens der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen für den 1. November l. J. bestimmt, an welchem Tage auch die Ungarische Theilstrecke Zwardon-Csacza dem Verkehre übergeben wird. Die technisch-polizeiliche Begehung der Ungarischen Theilstrecke ist für den 15. October in Aussicht genommen.

Der Oesterreichisch-Deutsche Tarif-Conflict.

Der im vorigen Jahre nach grossen Anstrengungen und Kämpfen beigelegte Tarifstreit zwischen den Oesterreichischen und Deutschen Bahnen ist bekanntlich von neuem entbrannt. Der Streitpunkt lässt sich dahin zusammenfassen, dass die Preussischen Bahnen eine Abänderung bezüglich der Instradirung fordern, insbesondere in der Richtung, dass es ihnen gestattet sein soll, den Verkehr aus Deutschland nach Oesterreich je nach ihrem Ermessen über die Deutschen Strecken zu leiten; die betheiligten Oesterreichischen Bahnen lehnen diese Forderung ab, weil jede derselben auf eine Vertheilung des Verkehrs Anspruch erhebt. Sie wollen nicht zugeben, dass die Aufgabebahn allein die Instradirung bestimme und fordern, dass so wie bisher der Verkehr auf der Elbe geregelt ist, nunmehr der auf dem Rhein eine gleichmässige Beschränkung erfahre. Es haben deshalb die Oesterreichischen Bahnen den Vertrag mit 1. October dieses Jahres gekündigt und falls eine Einigung nicht erzielt wird, so hört mit April 1885 der directe Verkehr Oesterreichischer und Deutscher Bahnen auf. Es wäre überflüssig, heute schon alle Consequenzen dieser Eventualität in's Auge zu fassen, da ja in der Regel, wenn auch die Ansichten anfangs noch so schroff aufeinanderplatzen,

eine Verständigung erreicht wird und wird sich wohl auch diesmal ein Arrangement finden lassen, welches den beiderseitigen Interessen entspricht.*)

Ueber die Haltung, welche die Ungarischen Bahnen in dem Streite zwischen den Oesterreichischen Bahnen und den Preussischen Staatsbahnen einnehmen, schreibt die „N. Fr. Pr.":

Die Kündigung des Berliner Uebereinkommens, welche seitens der vier grossen von Wien nach dem Norden führenden Bahnen erfolgte, ist selbstverständlich auch für die Ungarischen Bahnen massgebend, da diese in den dem Laube-Umschlage entsprechenden Relationen keinen selbstständigen Anschluss an das Preussische Bahnnetz besitzen. Die betheiligten Ungarischen Verwaltungen, denen die Kündigung von Oesterreichischer Seite ohne Verzug bekanntgegeben wurde, haben daher auch an den bevorstehenden neuen Verhandlungen ein Interesse. Die Stellung der Ungarischen Bahnen zu dem Conflicte der Oesterreichischen und Deutschen Bahnen dürfte, so wie es auch bei den Verhandlungen im Jahre 1883 der Fall war, eine vorwiegend zuwartende, unter Umständen vermittelnde sein. Was insbesondere die hierbei in erster Linie ins Gewicht fallenden Ungarischen Staatsbahnen anbelangt, so sind die Interessen derselben seit Eröffnung der Brucker Route, respective durch das mit der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft geschlossene Cartell gewahrt, ob der Verkehr sich nun über Oderberg oder über die Böhmischen Grenzpunkte bewegt. Immerhin würde man Ungarischerseits eine Unterbrechung der directen Verkehrsbeziehungen schon vom staatlichen Gesichtspunkte aus gewiss beklagen. Auch würde man die Etablirung einer lebhaften Elbe-Umschlags-Concurrenz (im Falle des Nichtzustandekommens neuer Vereinbarungen zwischen den Oesterreichischen und Deutschen Bahnen) kaum willkommen heissen, indem hierdurch in den überseeischen Relationen die Fiumaner Route in Mitleidenschaft gezogen werden könnte, deren Schädigung man um jeden Preis hintanzuhalten bestrebt ist. Im Allgemeinen ist jedoch das Interesse der Ungarischen Bahnen an dem Verkehre mit Norddeutschland, insolange man sich dort nicht entschliesst, dem Ungarischen Getreideexporte im Nachbarverkehre Zugeständnisse zu machen — was bei der heutigen Deutschen Wirthschaftspolitik kaum zu erwarten ist — ein um so geringeres, als der überseeische Verkehr ohnedies vorwiegend von den Adriatischen Häfen vermittelt wird.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Der vielbesprochene Conflict lässt auch die Eisenbahnwerthe nicht zur Ruhe kommen; auch fehlten die gewohnten Aufträge aus dem Auslande, welche sonst die flaue Stimmung etwas zu mildern pflegen. Ungeachtet der etwas besseren Einnahmen der Südbahn (148), gingen dieselben doch zurück, vielleicht auch deshalb, weil die Stauung im Arlbergverkehr trotz aller diesbezüglichen Anstrengungen noch nicht ganz behoben ist. Von dem Conflict wurden namentlich die beiden Nordwestbah (A 175,25, B. 179,75), weniger die Staatsbahn (304) afficirt. Lemberg-Czernowitz (192) war wegen der binnen einigen Tagen stattfindenden Generalversammlung gesucht.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXV.

Am 25. September 1884 reiste ich wieder hinüber nach Philadelphia. Denselben Zug wie am 8. September benutzend, fuhr ich so zu sagen mit der Uhr in der Hand. 8 Uhr 17 Minuten Vormittags verliessen wir den Bahnhof in Jersey-City und standen 10 Uhr 20 Minuten Vormittags in Philadelphia, Broadstreet-Station, still, Fahrzeit brutto 123 Minuten, Aufenthalt total 2 Minuten, daher 121 Minuten netto, giebt bei 89,7 Meilen fast genau 44,5 Englische Meilen pro Stunde, gegen 46 Englische Meilen das letzte Mal (nicht 57, wie irrthümlich in XXIV steht).

Das 3. und 4. Gleise hört nicht weit hinter Menlo-Park auf, und beginnt erst wieder in der Nähe von Philadelphia. Auf der zweigleisigen Strecke staubt es gerade so sehr, wie auf anderen Bahnen; der sogar in Ankündigungen gerühmte Schlägelschotter (Steinschlag) liegt meist nur auf den viergleisigen Strecken, in den frisch heranwachsenden jungen „Urwäldern" des Staates Newjersey bemerkt man recht stark zermalmten Flusskies zwischen den Schwellen. Hier preisen die Bahnen ihren Bahnkörper, ihre Schienen, kurz alles Mögliche in ihren Fahrplänen an, nur die Fahrpreise kann man nicht daraus ersehen.

Die „Internationale elektrische Ausstellung in Philadelphia" war, bis auf Kleinigkeiten, „fertig", der Katalog erschienen.

Auf dem cow-catcher der Duplex-Locomotive erblickt man jetzt ein Modell derselben; eine Geschäftskarte besagt, dass diese Locomotive bereits vor ein paar Jahren in Cincinnati ausgestellt war und als neu wird hauptsächlich beansprucht: „Ausbalancirung durch Dampf, ohne Gegengewichte an den Triebrädern".

Diese Ausbalancirung hat Director Haswell bekanntlich schon vor etwa 24 Jahren ausgeführt; ich berichte nur Thatsachen, es dem geschätzten Leser überlassend, sich ein Urtheil zu bilden. Hier eine weitere ähnliche Thatsache:

Niemand verkennt die hohen Verdienste Morse's um die Telegraphie. Man lehrt aber die Amerikanische Jugend, Morse sei der „Erfinder der Telegraphie". Auf einem seiner ersten Schreibapparate in der historischen Ausstellung befindet sich ein Verschen, welches endigt:

Franklin caught the horse
't was harnessed by Professor Morse.

Der ganze Vers will besagen, dass Franklin das Wesen der Elektricität entdeckte (die Erfindung des Blitzableiters genügt lange noch nicht) und Morse die Mittel erdachte, sie dienstbar zu machen.

Auf dem Rahmen der grossen Locomotive ist eine Menge von Zeichnungen aufgestellt. Es sind Abbildungen von bleibend durchbogenen Schienen und graphische Aufzeichnungen eines Apparates, welcher die bleibenden Durchbiegungen controlirt. Die Ueberschrift lautet: „Dynagraph and Track-Inspection by Electricity".

Der Aussteller P. H. Dudley in Newyork theilt die bleibenden Veränderungen ein in:

1. Durchbiegungen an den Stössen allein;
2. Durchbiegungen an den Stössen und in der Mitte der Schiene;
3. Durchbiegungen an jeder Schwelle;
4. Sehr lange Wellen (waves), auf der Zeichnung drei Wellenthäler zwischen den Stössen.

Diese Veränderungen zeichnet sein Apparat auf einem breiten Papierstreifen auf. Die Aufzeichnung gleicht der Aufnahme von Schwingungen zweier ungleich gestimmter Stimmgabeln auf einer berussten Glasplatte.

Der Apparat hat noch mehr zu leisten, und wenn der Inspectionswagen über die Strecke fährt, wird auf dem 20 Zoll breiten Streifen Folgendes notirt:

Zugkraft; Zeit in Minuten und Secunden; Verbrauch von Kohlen und Wasser; Zahl der Umdrehungen der Locomotivtriebräder; Durchbiegung, Verschiebung, Verbiegung, Ueberhöhung (in Curven) der Schienen und zwar im Massstabe von $^8/_{10}$ Fuss pro Englische Meile.

Desgleichen wird die Summe der Schienenschwingungen pro Englische Meile, die durchlaufene Entfernung, der Zustand des Gleises, die Zahl der auf die Schienen geschleuderten Farbenklexe (um anzugeben, wo reparirt werden soll) auf besagtem Papiere verzeichnet.

Ich habe nur eine Photographie dieses Universalapparates gesehen und entnehme Obiges dem Kataloge. Der „Erklärer" war während des 25. Septembers nicht zu sehen.

Die elektrische Eisenbahn, „Bidwell Electric Railway", ist um einige Fuss verlängert worden. Der kleine nette Wagen, gleichzeitig Motor, steht auf den Schienen. Die bereits im vorigen Artikel erwähnten, unten aufgeschlitzten Messingröhren dienen allerdings zum Leiten des Stromes. Vorläufig nimmt man den Strom von der Aussenseite einer dieser Röhren mittelst einer Bürste ab. Es war mir nicht vergönnt, die Reise von etwa 90 Fuss auf dem „Bidwell Electric Railway" zu machen. Unmittelbar nach meiner Ankunft, etwa 11 Uhr Vormittags, entfernte man die Achsen und Räder des Motors und lud sie auf einen Streifwagen; auch nahm man die Armatur heraus; spät Nachmittags brachte man die Räder „aus der Reparatur" zurück. Die Armatur muss jedoch ausgebrannt gewesen sein — sie blieb neben der Bahn liegen. Die Aussteller holten sich Stühle und rauchten ruhig, ihren Motor einsam stehen lassend.

Zwischen der Duplex-Locomotive und der elektrischen Eisenbahn befindet sich die Ausstellung von „Hall's Elektric Interlock System".

Farbige Signalscheiben von Seide (welche Gattung hier sehr verbreitet ist), werden mittelst äusserst träg wirkender Elektromagnete bewegt und kleine Controlscheiben machen die Bewegung gleichzeitig im Bureau mit. Ein „Eisenbahner", wie mir schien, sagte, als ich das vorletzte Mal in Philadelphia war, zu einem der Monteure: „How will it be, when the wind blows?" Der Monteur lächelte listig.

Ich bin ganz derselben Ansicht wie der praktische Eisenbahnmann, wahrscheinlich war es ein Locomotivführer, welcher an Signalen mehr Interesse hat, wie jedes andere Menschenkind: Derartige Signale braucht man nicht — lieber gar keine.

Wunderbarer Weise steht diese so viel Platz einnehmende Ausstellung, welche bereits am 8. September halb fertig war, nicht im Kataloge.

Die Union Switch und Signal Company, Pittsburg Pa., stellt nebst dem bereits erwähnten elliptischen Modelle auch eine Centralweichen-Station in natürlicher Grösse und eine Weiche, welche mittelst Luftdruckes gestellt wird, aus. Mittelst der Elektricität wird Alles überwacht, Weichenhebel werden in gewissen Fällen auch festgehalten, so dass sie nicht irrthümlich gehandhabt werden können.

*) Wir halten schon aus diesem Grunde unser gleichmässig den Interessen aller Vereins-Bahnverwaltungen gewidmetes Blatt nicht für den Ort, Aeusserungen über diesen Tarifstreit wiederzugeben, welche eine Verständigung erschweren. Die Redaction.

Die Signalscheiben dieser Company bestehen aus kleinen blechernen Jalousien; die einzelnen Täfelchen sind leicht beweglich aufgehängt, so dass sie dem Winddrucke nachgeben können. Leider kann man alsdann durch die Scheiben hindurchsehen, und was roth erscheinen soll, ist in einiger Entfernung vermuthlich gar nicht zu entdecken.

Das Signalwesen ist, so viel ich bis jetzt auch in der Praxis gesehen habe, hier durchaus nicht so gut ausgebildet, wie in Europa. So bemerkt man z. B. des Nachts auf der grossen Kreuzung Powelton Avenue Station eine Masse von weissen, rothen, grünen, blauen Lichtern. Es ist doch längst nachgewiesen, dass Blau und Grün in der Ferne des Nachts schwer zu unterscheiden sind, dass Blau als Signalfarbe überhaupt werthlos, weil wenig raumdurchdringend ist. Auch auf der Station Perth-Amboy-Junction bei Rahway giebt es zwei Weichen mit vier Farben in derselben Höhe; bei Philadelphia stehen wenigstens die blauen Lichter höher als die übrigen. Demnach giebt es wohl verschiedene Bedeutungen einer und derselben Farbe.

Ich studirte den Katalog fleissig und fand unter den Ausstellern nur zwei, deren Firmen nicht in den Vereinigten Staaten domiciliren; es sind zwei Deutsche:

Wilhelm Minner, Arnstadt i/Th., Manganoxyd für Léclanché Batterien, und

Gruenzweig & Hartmann, Ludwigshafen a/Rh., Corkmasse für Dampfrohrpackung.

Keine dieser beiden Ausstellungen habe ich aber gefunden, obwohl ich z. B. die Westgallerie (im Kataloge angegebener Standplatz Minner's) speciell zwei Mal absuchte.

Alle übrigen, den Vereinigten Staaten nicht angehörigen Aussteller sind durch die Firma James W. Queen & Company, Philadelphia, vertreten; dieses Haus scheint überhaupt lauter solche Sachen ausgestellt zu haben, welche es selbst fabricirte oder importirte, so sagt wenigstens der Katalog. Es war demnach meist Commissionswaare.

Etwa 20 Aussteller (wenn man so sagen darf) sind vertreten. Leider ist es fast gar nicht möglich, die oft so berühmten Apparate Deutscher, Französischer und Englischer Werkstätten zu betrachten, denn die ganze Ausstellung ist wenig nach Deutschem Geschmacke arrangirt.

Jeder Aussteller ist berechtigt, seinen ganzen Stand abzusperren, und er braucht nur Jene einzulassen, welche ihm passend erscheinen.

Im Allgemeinen, wenn man sich nicht ungewöhnliche Mühe giebt, sieht man daher in der elektrischen Ausstellung nicht viel mehr, als wenn man durch die Strassen einer grossen Stadt schlendert und in die Schaufenster der Mechaniker blickt. Eines ist so belehrend wie das andere. Für das grössere Publikum ist die Beleuchtung die Hauptsache und diese können sie fast ebenso schön alle Abende auf der Bowery in Newyork sehen. Ich glaube nicht, dass es eine zweite Strasse auf der Erde giebt, wo so viele Bogenlampen brennen.

Grösstentheils sind es Damen, welche Zutritt zum „Inneren" erlangen und sprachlos lauschen sie nun dem Wortschwalle des „smarten Erklärers". Ich versuchte mehrmals durch die Stricke von Queen & Comp. zu gelangen, sie waren immer eingehängt. In ihrer Abtheilung auf der Gallerie war überhaupt kein Erklärer, der Eintritt demnach unbedingt verboten.

Wenige grössere Aussteller haben ihre Sachen derartig arrangirt, dass man Alles ohne besondere Licenz gut betrachten kann, sehr wenige halten ihren Stand immer offen.

Im November 1885 läuft die Frist ab, welche bewilligt wurde, die Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Lichtdrähte in Newyork und Brooklyn zu versenken.

Eine erstaunliche Menge von verschiedenen Systemen für unterirdische Leitungen ist ausgestellt worden.

In dieser Zeitung (No. 59 S. 678 Jahrg. 1873) beschrieb ich mein bereits 1864 dem Wesen nach erdachtes System einer unterirdischen Telegraphenleitung. Ich hatte damals eine kurze Strecke in natürlicher Grösse in Wien ausgestellt.

Im Monat October 1881 schlug ich der Edison Electric Light Company, für welche ich zu jener Zeit die Stromvertheilung des bekannten „ersten Districtes" hier in Newyork mit Erfolg ausgearbeitet hatte, mein System für Städte modificirend, vor, Luft als Isolator zu wählen, d. h. die Kupferstangen in starke eiserne Röhren zu stecken, in Intervallen durch Porzellanringe zu stützen und mittelst gebrannten Kalkes wohl getrocknete Luft durch das System zu treiben.

Man that es nicht, sondern verwendete einen „compound" eigener Fabrikation zur Isolation und scheint es jetzt zu bereuen.

Ich konnte deshalb nichts weiter thun, weil ich mittelst Contractes sogar verhindert war, schriftstellerisch zu wirken!!! Selbstverständlich hatte eine grosse Anzahl von Angestellten der Edison Electric Light Company Kenntniss von meinem Vorschlage.

Im December 1882 nimmt sich Mr. Rudolph M. Hunter, Philadelphia, vor, genau dieselbe Sache zu erfinden. Gesagt, gethan; 14 Monate später, als ich meinen Vorschlag machte, „erfindet" er genau Dasselbe, verdirbt einige Details und reicht die „Erfindung" am 12. December 1882 beim Patentamte in Washington ein, erhält auch am 10. April 1883 das Patent No. 275387.

Die „Continental Underground Kable Company" in Camden, New-Jersey (gegenüber von Philadelphia am Delaware-River), hat nebst anderen Patenten auch diese „Erfindung" übernommen und die betreffenden Modelle ausgestellt.

Ich habe bereits schriftliche Zeugenschaft über meine Priorität, bin aber nicht in der Lage, einen Process zu führen und will hiermit nur bekannt machen, dass Jedermann getrocknete Luft durch unterirdische Röhren treiben darf; denn wenn ich auch kein Patent habe und keines nehme, so wird doch damit an der Thatsache nichts geändert, dass Mr. Rudolph M Hunter seine „Erfindung" erst 14—15 Monate später einreichte, als ich den Vorschlag gemacht hatte. Es wäre traurig, wenn sich in Deutschland Jemand fände, der nur einen Pfennig für ein System ausgeben würde, das er umsonst haben kann.

Noch heute, wie bereits vor 20 Jahren, bin ich ein Gegner der Patente und was ich hier lerne, bestärkt mich nur in meiner Ansicht. Als einen der hässlichsten Nachtheile des Patentwesens lerne ich täglich mehr die Spionage kennen. Etwaiger Segen der Patente wird durch die Corruption, welche die Spionage erzeugt, vollkommen vernichtet.

Ich bot obiger Company, ohne eine weitere Entschädigung, als Gehaltsbezug, vergeblich an, die von mir erdachte Leitung auszuführen; die Leute wissen, dass ein Process Tausende kostet, Jahre lang dauert. Das ist kein altdeutsches Gaurecht. Mir kann es schliesslich gleich sein, ob man nach dieser meiner Erklärung das Patent respectirt oder nicht.

Es ist erstaunlich, wie leicht hier eine Company zu gründen ist. Ein Bekannter von mir, welcher selbst eine gegründet, versichert, dass bis zum Actienbetrage von 1 Million Dollar man nicht mehr Mittel als 60—100 Dollar braucht; die beiden grössten Auslage-Posten sind Advocat und Trockenstempelpresse (letztere kostet gegen 20 Dollar). Die Actien sind bald fertig, äusserst billig — man kauft ein Paar Stühle, einen Tisch, ein Tintenfass und nun kann es losgehen. Auf diese Weise sind viele der solidesten Gesellschaften gegründet worden. Die einschlägigen Gesetze sind so mild, dass es ungemein leicht ist, die „Incorporation" der Gesellschaft zu erlangen. Meist gründet man aber auch hier nur, um Gimpel zu betrügen. Die Actien heissen „wild cats", wilde Katzen.

Vierzehn Underground Companies haben ausgestellt, nur sechs Aussteller sind selbstständige Firmen.

Auch für die hiesigen Eisenbahnen ist die Underground-Frage ausserordentlich wichtig; verwenden sie Elektricität zur Beleuchtung (und auf jedem Bahnhofe ist es, glaube ich, der Fall), so müssen sie auch unterirdische Leitungen für schwere Ströme anschaffen, und gewöhnliche Kabel, sowie der „compound" sind nicht hinreichend.

Gute elektrische Uhren sind besonders auf Bahnhöfen dringend nothwendig: Zehn Aussteller giebt der Catalog an; ich betrachtete die Fabrikate mehrerer Compagnien näher, kann aber selbstredend auf solche Anschauung hin kein Urtheil fällen. Einige der Normal-Uhren besitzen so kräftige Contact-Vorrichtungen, dass eine bedeutende Verzögerung der Schwingungsdauer des Pendels eintreten muss. Erfordert die zarteste Contact-Vorrichtung schon eine Correctur, welche nie genügt, um so mehr solch' kräftige Federn.

Es ist bis jetzt den grössten Meistern noch nicht gelungen, elektrische Uhren und Apparate, wie sie die Telemeter-Company liefert, zu fertigen, welche ganz correct gehen oder nie stecken bleiben. Ein Telethermometer blieb am 25. September auch stecken, trotz aller „Einfachheit". Es war der Eisbergindicator.

Die Zahl der Lampen ist, gegen 14 Tage vorher, etwas vergrössert worden; am Dache zählte ich 12 Gitterträger à 9 Lampen, also 108 Bogenlampen. Unten brannten einige Hundert Glühlampen mehr — auf der Gallerie eine Locomotiv-Laterne (Locomotiv-Head-Light) — ich kann aber nur sagen, dass es in jedem gut erleuchteten Ballsaale eben so hell, ja, wegen der lichten Kleider der Damen oft sogar heller ist.

Im Winter von 1855 zu 1856 war ich auf den berühmten Judenball im Bosselt'schen Saale zu Bukarest geladen. Die Damen waren mit Brillanten förmlich übersät. Manche hatten auf den Kleidern dreifache Guirlanden von Brillantzweigen. Der grosse Bosselt'sche Saal strahlte in einem mondscheinartigen Lichte — es war ein augenblendendes Funkeln und Glitzern; ganz ähnlich ist das Licht der elektrischen Ausstellung: Die Bogenlampen sind die Brillanten, da sie aber stetig brennen, thun sie den Augen nicht weh; die Glühlampen sind die gewöhnlichen Lichter des Ballsaales (Gas existirte in Bukarest zu jener Zeit nicht, soweit ich mich entsinne). Dieser Saal war bei derselben Beleuchtung während anderer Bälle, wo die Damen einfacher geschmückt erschienen, heller.

Auf der Ausstellung befanden sich noch Glühlampen von 200 und 300 Kerzenstärke. Die letztgenannte Gattung riesiger Glühlampen von Weston brennt auch im Wartesaale und Damensalon des Pennsylvania-Bahnhofes, Broadstreet-Station, Philadelphia. Der Wartesaal ist sehr gross und hoch, doch reichen

acht, nahe der Decke angebrachte Glühlampen, von denen noch dazu fünf matt geschliffen sind, vollkommen aus. Ich vermochte den kleinen Druck eines Philadelphiaer Abendblattes sehr gut zu lesen.

Es ist nicht leicht, derartige Glühlampen herzustellen; ich freue mich daher, endlich den Mann kennen gelernt zu haben, welcher zuerst eine brauchbare Glühlampe: Luftleerer Raum, Kohle aus Bambusrohr, herstellte.

Noch vor dem Jahre 1845 arbeitete in der Stadt Hannover ein junger Mechaniker, Heinrich Goebel aus Springe im Hannöverschen, mit Professor Monchhausen (so verstand ich) gemeinschaftlich an einer elektrischen Glühlampe. Ein günstiges Resultat wurde nicht erzielt. Goebel wanderte 1845 mittelst Passes, welchen ich sah, nach Amerika aus und lebt seitdem hier in Newyork. Seine Werkstätte befindet sich Grandstreet 468. Dieser Mann, welcher sich jetzt Henry Goebel nennt, zeigte mir eine Lampe, die unter Beihülfe seiner noch lebenden Gattin und eines noch lebenden Freundes von ihm vor 32 (zwei und dreissig) Jahren gefertigt worden ist. Damals schon stellte er seine Kohlenfäden aus Bambus her, und zwar in Platingefässen, denn Nickelgefässe gab es noch nicht. Diese 32 Jahre alte Lampe ist fast ganz so, wie man sie heute macht, nur ist die Kohle linear in einen Kupferbügel gespannt, wie ein Sägeblatt. Die Platin-Elektroden sind genau so eingeschmolzen, wie es heute üblich ist.

Erst vor etwa 8 Wochen habe ich diesen vom Schicksale und von Neidern verfolgten Mann kennen gelernt, und halte es für meine Pflicht, diese Thatsache zu veröffentlichen. In keinem Werke geschieht derselben Erwähnung.

Mr. Goebel besitzt auch eine der besten Luftpumpen eigener Construction: Schnelles Arbeiten — beinahe absolute Sicherheit gegen Bruch durch das fallende Quecksilber.

Von Isolatoren habe ich auf der Ausstellung nichts gefunden, was auch nur entfernt den Anforderungen entspricht, welche man nunmehr in ganz Europa an einen Isolator während schlechten Wetters oder Thaues stellt. Ich habe bis jetzt noch keine Doppelglocke in Amerika im Dienste gesehen; das Material der hiesigen Isolatoren ist meist gewöhnliches grünes Flaschenglas, selten der im Freien ganz werthlose Hartgummi, oder ganz rissiges Porzellan schlechtester Qualität.

Die Glas-Isolatoren haben oft die abenteuerlichsten Formen, nur jene haben sie nicht, welche allein gute Isolation gewährleistet, die der Doppelglocke.

Telegraphendrähte waren viele ausgestellt; nach dem Aeusseren kann man dieselben nicht hinreichend beurtheilen, man muss ihr Leitungsvermögen messen.

Eine grosse Anzahl der Dampfmaschinen trug auf den Cylindern bereits die Indicatoren. Die officiellen Proben standen bevor. Hoffentlich macht man es nicht wieder so, wie in Cincinnati, wo eine bekannte Gesellschaft bei der officiellen Probe Lampen von höherem Widerstande, als die Marke besagte, einschmuggelte und bei Ueberhitzung von 10 Kerzenstärke-Lampen leicht auf kurze Zeit 16 Kerzenstärken erzeugen konnte, ohne die Kohle zu sprengen, wie es im Newyorker „Elektrician and Elektrical Engineer“ zu lesen ist (April 1884 No. 28 pag. 79—84; Juni 1884 No. 30 pag. 120—123).

Die Mehrzahl der zum Theile mächtigen Dampfmaschinen geht wunderbar stetig, die riesigen Schwungräder, welche gleichzeitig die oft ungeheuren Treibriemen tragen (in einem Falle sogar zwei nach derselben Richtung hin, einen über dem anderen für zwei verschiedene Dynamos), laufen so sanft und ruhig, wie die Räder einer Taschenuhr.

Im Allgemeinen ist die elektrische Ausstellung recht gelungen, eine internationale ist sie aber nur dem Namen nach.

Literatur.

—st.— **Das Entwerfen einfacher Bauobjecte im Gebiete des Eisenbahn-Ingenieurwesens.** Band I: Wegbrücken (Wegüberführungen) in Stein, Eisen und Holz. Beschreibung, Construction und statische Berechnung der Wegbrücken, mit besonderer Rücksicht auf ausgeführte Bauwerke, für angehende Ingenieure, Baugewerken, Strassen- und Eisenbahn-Bautechniker, Bahnbeamte etc., herausgegeben von R. Ludwig, Eisenbahningenieur. Mit 28 Tafeln in Quart. Weimar 1884. B. F. Voigt. Ladenpreis 6 *M.*

Dieses Werk soll dem in die Praxis eintretenden Techniker ein Hilfsmittel bieten zur Bearbeitung von Projecten. Hierzu wird eine Anzahl sorgfältig entworfener und zur Ausführung gelangter Bauwerke vorgeführt, welche als Beispiele dienen können, wie die eine oder andere der auftauchenden Aufgaben gelöst worden ist.

Der vorliegende I. Band behandelt die Wegbrücken (Wegüberführungen) in Stein, Eisen und Holz. Auf 25 Tafeln sind Wegbrücken in den drei genannten Constructionsarten für verschiedene Kategorien von Strassen und Wegen und in der mannigfaltigsten Anordnung in Bezug auf Breite und Höhenlage der zu überführenden Wege dargestellt. Der Text erörtert zunächst die allgemeinen Beziehungen zwischen Bahn und Weg; daran reiht sich die Besprechung der generellen Anordnung und der speciellen Herstellung von Wegbrücken, wobei namentlich auf die Details der einzelnen Bauwerkstheile näher eingegangen wird. Hierauf folgt eine theoretische Anleitung zur Bestimmung der Bauwerksdimensionen mit angewandten Rechnungsbeispielen, um daran die Verwendung der abgeleiteten Formeln und den einzuschlagenden Gang der Rechnung zu zeigen. Ein besonderer Abschnitt ist der Construction der Korbbögen gewidmet und haben schliesslich noch einige Bemerkungen über die eigentliche Aufstellung der Bauwerksprojecte Platz gefunden. Drei weitere Tafeln enthalten die Normalprofile des lichten Raumes für normal- und schmalspurige Bahnen, sowie verschiedene, das Verständniss der theoretischen Abhandlung erleichternde Figuren.

Der Verfasser beabsichtigt diesem I. Bande weitere folgen zu lassen, welche sich mit den Wegunterführungen und den schiefen Weg- und Bahnbrücken befassen sollen.

Die Ausstattung des Werkes ist eine durchaus entsprechende und wird insbesondere die gewissenhafte Durchführung der Zeichnungstafeln zur praktischen Brauchbarkeit des Buches wesentlich beitragen.

Verschiedenes.

Brünigbahn-Project.

Nachdem kürzlich in Interlaken eine Versammlung der Interessenten stattgefunden hat, versichert das „Schweizer. Fremdenbl.“, dass die Bahn nunmehr bald in Angriff genommen werden solle, und zwar scheine es dem zukünftigen Erbauer, Ingenieur Pumplin, gelungen zu sein, Französisch-Belgisches Capital für das Unternehmen zu gewinnen. Auf die Staatshülfe habe man definitiv verzichtet.

Eisenbahnproject Ischl-Salzburg.

Wie die „W. Pr.“ berichtet, hat die Stadtgemeinde Salzburg, welche an der Realisirung dieses Projects besonders interessirt ist, an die Regierung eine Petition gerichtet, in welcher sie die Unterstützung derselben für das Zustandekommen der geplanten Eisenbahnverbindung erbittet.

Eisenbahnbauten in Australien.

Wie aus Sydney unterm 25. September gemeldet wird, umfassen die Vorschläge der Regierung, betreffend die Anlegung neuer Eisenbahnen, welche der gesetzgebenden Versammlung von Neu-Südwales unterbreitet sind, den Bau von 1430 Meilen Eisenbahnen, einschliesslich Ausdehnungen von 20 bestehenden Bahnen. Die Gesammtkosten sind auf 14 000 000 £ veranschlagt.

Blitzschlag in einen Eisenbahnzug.

Vor einiger Zeit ging die Notiz durch die Zeitungen, dass im Canton Thurgau in der Schweiz ein Blitzstrahl in einen fahrenden Eisenbahnzug gefahren sei und vielfache Materialbeschädigungen angerichtet habe. Ein Locomotivführer von Marburg wandte sich an seinen Collegen in der Schweiz, welcher den fraglichen Eisenbahnzug geführt hatte, mit der Bitte, ihm Mittheilung über den Vorfall zu machen. Von diesem ging ihm nun eine längere Darstellung des Sachverhalts zu, woraus wir Folgendes hervorheben wollen. Der Blitz schlug nicht in den fahrenden Eisenbahnzug, sondern traf im selben Augenblicke eine Telegraphenstange, als der Zug vorübersauste. Die Isolatoren, wohl mehr als ein Dutzend, wurden von dem elektrischen Schlage zertrümmert und flogen gegen die Schutzfenster der Locomotive, wodurch auch diese demolirt wurden. Auch die Laternen der Maschine wurden zerschlagen. Die Passagiere selbst wurden weder belästigt, noch nahmen sie Schaden, ein heftiger Schreck und eine gelinde Erschütterung war alles, was sie wahrnahmen. Der Zug fuhr ungesäumt weiter und ist eine Betriebsstörung durchaus nicht entstanden.

Der neue Centralbahnhof in Budapest,

welcher am 16. August dem Verkehr übergeben wurde, wird von 70 Bogen- und 644 Glühlampen elektrisch beleuchtet. 3 Dynamos, welche von 3 Dampfmaschinen von 150, 75 und 75 H. P. getrieben werden, bilden die Elektricitätsquelle. Die Gesammtauslagen für den Personenbahnhof und die Nebengebäude, Installation und Expropriation mit inbegriffen, waren auf beinahe 5 Millionen Gulden Oe. W. veranschlagt.

Kabelbahnen in Amerika.

In Newyork wird zur Zeit die erste Kabelbahn nach dem Muster der in Chicago im Betriebe befindlichen Anlage erbaut, wobei jedoch nicht unwesentliche Verbesserungen zur Anwendung gelangen. Es sollen nämlich für jedes Gleis 2 Kabel verlegt werden, von denen das eine in Bewegung ist, während das andere für gewöhnlich ruht und nur im Falle eines Bruches des ersteren in Gang gesetzt wird, sodass längere Betriebsstörungen vermieden werden. Ferner wird eine besondere eigenartige Entwässerungsanlage für die Canäle, in welchen die Kabel liegen, hergestellt. Als Materialien sollen beim Bau dieser Bahn nur Stahl, Eisen und Beton zur Anwendung kommen; Holz ist wegen seiner Vergänglichkeit ausgeschlossen. Man hofft die Anlage im Laufe des Octobers in Betrieb nehmen zu können.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Mit dem heutigen Tage gelangen die zwischen den Stationen Bismarck einerseits und Wanne bezw. Schalke K. M. andererseits hergestellten Verbindungsbahnen für den unbeschränkten Güterverkehr zur Eröffnung.

Ebenfalls von heute ab wird die Bahnstrecke Sterkrade-Horst (excl. Station Horst) der ehemaligen Westfälischen Eisenbahn mit der Massgabe ausser Betrieb gesetzt, dass die Zwischenstation „Osterfeld H." noch bis zum 30. November cr. (unter Bedienung derselben via Osterfeld Rh.) geöffnet bleibt, an letzterem Tage aber unter Aufhebung der für dieselbe im Local- und im directen Verkehr bestehenden Tarife gleichfalls geschlossen wird.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren.

Köln, den 15. October 1884. (2457)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

II. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. November cr. tritt zum Ausnahmetarif für den **Ungarisch-Deutschen** beziehungsweise **Ungarisch-Niederländischen Holzverkehr** der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält anderweite theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie Gera, Grossenhain, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zittau der Directionsbezirke Berlin resp. Erfurt, Eliminirung von Stationen, sowie Berichtigungen.

Soweit Erhöhungen eintreten, haben dieselben erst vom 15. December cr. Gültigkeit.

Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 13. October 1884. (2458)

Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Am 1. November d. Js. treten zu den Tarifen vom 1. Februar 1884 folgende Nachträge in Wirksamkeit:

1. Nachtrag I zu Heft II (Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn), enthaltend ermässigte Frachten für den Verkehr mit den Stationen Heidelberg und Schwetzingen, Frachten des Specialtarifs III zwischen der Station Friedrichsfeld einer- und Amsterdam bezw. Rotterdam andererseits, sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Preis 10 ₰.
2. Nachtrag I zu Heft III (Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn), enthaltend Berichtigungen des Haupttarifs. Preis 10 ₰.
3. Nachtrag II zu Heft VI (Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahn), enthaltend Frachtsätze für die Badische Station Hausen-Raitbach, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Heidelberg, Aufnahme der Stationen Arnheim und Wageningen in den Ausnahmetarif für Holz, Frachtsätze des Specialtarifs III für den Verkehr zwischen der Badischen Station Friedrichsfeld einer- und Amsterdam bezw. Rotterdam andererseits, sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Preis 10 ₰.
4. Nachtrag I zu Heft VII (Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatsbahn), enthaltend Aufnahme der Stationen Arnheim und Wageningen in den Ausnahmetarif für Holz sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Preis 10 ₰.

Köln, den 13. October 1884. (2459)

Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Zum **Ost-Westdeutschen Verbands-Gütertarif**, Heft 3, ist am 1. October cr. der Nachtrag III herausgegeben.

Derselbe enthält u. A. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Nimptsch, Puschkowa und Sohrau in Oberschl. des Directionsbezirks Breslau im Verkehr mit den Stationen der Aachen-Jülicher, Dortmund-Gronau-Enscheder, Niederländischen Staats- und Halberstadt-Blankenburger Bahn. — Die Entfernungen bezw. Frachtsätze für Nimptsch haben erst vom 15. October cr. ab Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 6. October 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction
Hannover, (2460)
Namens der Verbandsverwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die unterm 1. September cr. publicirte Erhöhung des Frachtsatzes für Getreide zwischen Kiew Fluss und Danzig, sowie Neufahrwasser tritt mit dem 13/1. October cr. nicht in Kraft, sondern es bleiben bis auf Weiteres die bisherigen Frachtsätze bestehen.

Danzig, den 13. October 1884. (2461 J)

Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Der in unserer Bekanntmachung vom 15. September cr. erwähnte, am 15. d. M. in Kraft tretende Gütertarif für den **Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischen Verkehr** ist nunmehr erschienen. Exemplare werden zu 3 ℳ pro Stück abgegeben.

Köln, den 11. October 1884. (2462)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Der mit Giltigkeit vom 16. Juli cr. eingeführte **Ausnahmetarif für den Transport von Eisen des Specialtarifs I und II** ab Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Elberfeld, Erfurt, Hannover, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Magdeburg, ferner der Breslau-Freiburger, Berlin-Hamburger und Braunschweigischen Eisenbahn, sowie der Sächsischen Staatsbahn nach Myslowitz, Oswiecim und Oderberg trans. zum Export nach Rumänien gelangt in Folge Einführung eines neuen directen Ausnahmetarifs für Eisen zwischen Deutschland und Rumänien mit dem 1. December d. J. zur Aufhebung.

Breslau, den 14. October 1884. (2463)

Namens der Verband-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

Am 15. d. M. tritt zum diesseitigen **„Localtarifs"** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ein Nachtrag V in Kraft, welcher Vorschriften enthält über die Abfertigung nach und von den Stationen der Strecke Liegnitz-Goldberg und der demnächst zur Eröffnung gelangenden Strecke Greiffenberg i/Schl.-Friedeberg a/Queis, ferner Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen der Haltestellen Naundorf und Neuhausen, anderweite Bestimmungen und Taxen für den Transport von Leichen, welche von Strafanstalten etc. aufgegeben und an die anatomischen Institute der Universitäten zu Breslau und Greifswald etc. adressirt werden und endlich Bestimmungen über die Frachtberechnung für verpacktes kleines Vieh in Wagenladungen.

Exemplare gedachten Tarifnachtrages können von unsern Gepäck-Expeditionen, sowie von dem Auskunfts-Bureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltungen, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 15. October 1884. (2464)

Königliche Eisenbahndirection.

Am 20. October 1884 kommt für die Beförderung von **Steinen** des im Berlin-Sächsischen Verbandsgüterverkehre bestehenden **Ausnahme-Tarifs** 5 im Verkehre von B o r s d o r f nach B e r l i n (A n h a l t. u n d D r e s d. B h f.) ein Frachtsatz von 0,46 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Dresden, am 14. October 1884.

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (2465)

Grossh. Badische Staats-Eisenbahnen. Der Artikel Eis in Wagenladungen von 10 000 kg ist vom 1. December l. Js. an in unserm internen Güterverkehre nach dem Ausnahmetarif No. 2 statt wie bisher nach Ausnahmetarif No. 3 abzufertigen.

Karlsruhe, den 14. October 1884.

General-Direction. (2466)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die mit dem 1. October cr. in Kraft getretenen Uebernahmetarife ab Mannheim und Ludwigshafen für Getreide, welches von Belgischen oder Holländischen Häfen zu Schiff nach Mannheim resp. Ludwigshafen kommt und von da nach verschiedenen Bodenseeufer- und Ostschweizerischen Stationen befördert wird, werden mit sofortiger Wirkung dahin berichtigt, dass die Frachtsätze für St. Gallen, St. Fiden und Mörschwyl für directe Sendungen nach diesen Stationen ausschliesslich über die Route Singen-Winterthur mit Umkartirung der Sendungen in Singen Geltung haben.

Auf der Route über Konstanz finden die Frachtsätze fernerhin nur noch für solche Transporte nach den genannten Stationen Anwendung, welche in Constanz vorübergehend zur Einlagerung kommen.

Karlsruhe, den 14. October 1884.

General-Direction. (2467)

Grossh. Badische Staats-Eisenbahnen. Mit Wirkung vom 20. October 1884 wird mittelst Nachtrags 5 zum Badisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Mai 1882 die Station Steinach in den directen Güterverkehr mit Württemberg einbezogen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbandstationen kostenfrei zu erhalten.

Karlsruhe, den 13. October 1884.

General-Direction. (2468)

Der im Nachtrag VII zu Tarifheft 2 für den **Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr** Seite 17 enthaltene Frachtsatz Krakau-Grimma ob./Bhf. der Sächsischen Staatsbahn beträgt vom 1. December cr. ab 2,99 ℳ.

Breslau, den 10. October 1884. (2469)

Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Mit dem 20. d. Mts. wird die an der Neubaustrecke Kreuzburg-Tarnowitz gelegene Station Lublinitz in den **Stettin-Märkisch-Schlesischen Verband-Güterverkehr** einbezogen. Die für dieselbe zur Einführung gelangenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen und in unserem Verkehrsbureau hierselbst zu erfahren.

Breslau, am 10. October 1884. (2470)

Königliche Eisenbahndirection,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Die Stationen Torgelow und Ueckermünde des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin werden vom 20. d s s. M t s. ab in den vom 1. August dss. Js. ab gültigen **Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc.** von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin einbezogen, und zwar die Station Torgelow mit den um 2 ℳ und die Station Ueckermünde mit den um

4 *M.* pro 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen für Jatznick.

Köln, den 15. October 1884. (2471)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Mit dem 1. December 1884 werden die noch im **Schlesisch-Rheinischen Verbande** für die Beförderung von Vieh in Wagenladungen bestehenden directen Frachtsätze im Verkehr zwischen Myslowitz, Oderberg, Oswięcim, Sosnowice und Dziedirz einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechts- und linksrheinisch) und Hannover, sowie der Aachen-Jülicher Eisenbahn andererseits aufgehoben und tritt an Stelle der directen Abfertigung die indirecte. Der Tarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen und lebenden Thieren im Schlesisch-Rheinischen Verbande vom 1. September 1880 tritt vom genannten Zeitpunkte ab gänzlich ausser Wirksamkeit.

Hannover, den 15. October 1884. (2472)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Für **Steinkohlentheer - Transporte** in Wagenladungen von je 10 000 kg von Bochum nach Wejhybka, Station der Buschtêhrader Bahn, kommt vom 15. dieses Monats ab im Rheinisch-Westösterreichisch - Ungarischen Verkehre ein Frachtsatz von 1,91 *M.* pro 100 kg zur Anwendung.

Köln, den 13. October 1884. (2473)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Verbands-Gütertarife vom 1. April 1883 ist der mit dem 15. October cr. in Kraft tretende Nachtrag 5 herausgegeben, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen der Strecke Oberröblingen a. S.-Querfurt des Directionsbezirks Frankfurt a/M., sowie für die Station Blankenburg i. Th. der Saalbahn enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Expeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 7. October 1884. (2474)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Preussisch-Russischer Eisenbahnverband. Die mit Geltung vom 1./13. October cr. publicirte Erhöhung der Getreidefrachtsätze ab Kiew Fluss nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing tritt noch nicht ein. Es gelten vielmehr bis auf Weiteres die bisherigen Frachtsätze.

Königsberg, den 13. October 1884. (2475)
Direction der Ostpreussischen Südbahn.

Im **Thüringisch-Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehre** treten am 1. November dieses Jahres für den Transport von Roheisen in vollen Wagenladungen von je 10 000 kg folgende Frachtsätze in Kraft:

Unterwellenborn-Pilsen loco . 0,81 *M.*
" -Pilsen transit 0,78 "
pro 100 kg.

Dresden, den 11. October 1884. (2476)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Giltigkeit vom 15. October bezw., soweit Erhöhungen eintreten, vom 1. December d. Js., gelangt zum **Sächsisch-Württembergischen Verbands-Gütertarife** der VI. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält ausser neuen Frachtsätzen für die Station Erla der Sächsischen Staatsbahn noch veränderte Frachtsätze für die Stationen Friedrichshafen, Ulm (W. B.) und die Bodenseeuferplätze Bregenz, Romanshorn und Rorschach der Württembergischen Staatsbahn. Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 13. October 1884. (2477)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Mitteldeutschen Verbande** kommen von jetzt ab für den Verkehr zwischen den Stationen Fritzlar, Wega, Wildungen und Zennern des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover und den Stationen Dresden-Alt- und Neustadt, Grossenhain, Görlitz und Zittau der Sächsischen Staatsbahn directe Frachtsätze zur Einführung, welche den im Nachtrag III zum Gütertarif zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover und Berlin, giltig vom 1. October c., enthaltenen Frachtsätzen entsprechen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 14. October 1884. (2478)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. December d. Js. werden die im diesseitigen **Localverkehre** bestehenden **Ausnahme-Frachtsätze für Steinkohlen- etc. Transporte** von Coppenbrügge nach Bantorf, Barsinghausen und Egestorf, sowie von Linden (Fischerhof und Küchengarten) und Ronnenberg nach Elze aufgehoben. An Stelle derselben treten die Frachtsätze des Specialtarifs III des ordentlichen Tarifs.

Hannover, den 15. October 1884. (2479)
Königliche Eisenbahndirection.

Hessische Ludwigsbahn. Am 15. October erscheint der Nachtrag XV zum Hessisch-Pfälzischen Gütertarife vom 1. October 1881. Derselbe enthält ausser Berichtigungen anderweite Entfernungen für verschiedene Stationen; ferner Aufnahme der Stationen Auringen-Medenbach, Erbenheim, Igstadt und Wiesbaden. Derselbe ist zu 20 *ℌ* durch unser Tarifbüreau zu erhalten.

Mainz, den 13. October 1884. (2480)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Specialdirection.

Mit dem 1. November d. J. wird zum **Gütertarife, Theil II,** für den **Local- und directen Verkehr** zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn **Nachtrag XII** herausgegeben.

Derselbe enthält:

I. a) Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Getreide etc. im Verkehre mit Moabit;
b) Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Steinen ab Jessnitz;

II. Berichtigungen.

Nachtragsexemplare sind in den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu haben.

Erfurt, den 14. October 1884. (2481)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Mit 1. November l. J. treten auf den Linien der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr neue Localtarife in Wirksamkeit, durch welche der bisherige gemeinschaftliche Tarif vom 1. Februar 1881 aufgehoben wird.

Exemplare dieser Tarife können sowohl in den Stationen, als auch bei der Direction in Wien (IX Universitätsstrasse No. 10) bezogen werden.

Wien, am 14. October 1884. (2482)
Die Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für „Schuppen aus Erdwachs und aus Paraffin in Fässern verpackt“ werden bei Erfüllung der hierfür im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oest.-Ung. Monarchie publicirten Bedingungen bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze im Refactiewege gewährt:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Wien, Stockerau und Floridsdorf 2,01 *M.* excl. 10 *ℌ* Schleppbahngebühr pro 100 kg und von Dresden-Elbkai nach Wien, Stockerau und Floridsdorf 2,52 *M.* pro 100 kg.

Wien, am 13. October 1884. (2483)
Betriebsdirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte für Oesterr. Eisenbahnen treten unter den daselbst angeführten Bedingungen für den Verkehr von Schlesien nach Süddeutschland oder vice versa rücksichtlich der Strecken:

Mittelwalde/Halbstadt
nach
Furth i/W., Eger und Franzensbad

ermässigte Refactie-Frachtsätze in Kraft.

Wien, am 13. October 1884. (2484)
Betriebs-Direction.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Am 1. November 1884 tritt der 1. Nachtrag zu Theil II unseres Localgebührentarifes für den Eil- und Frachtgütertransport vom 1. Mai 1883 in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für den Transport von Mineralkohle, Coaks und dergleichen ab Oderberg, Dombrau und Karwin und ist in unserem commerciellen Bureau (Budapest V. Széchenyi utcza 2) erhältlich.

Budapest, 10. October 1884. (2485)
Die Generaldirection.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

In dem ab 5. October d. J. giltigen Nachtrage V zum Hefte 1 für den **Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Gemeinschafts-Verkehr** sind im Ausnahmetarif XVII für Steinkohlen etc. folgende Frachtsatzberichtigungen durchzuführen:

Hruschau-Barszczowice	von 91,2	auf 94,2	kr.
Dzieditz-Rzeszów .	" 51,3	" 54,3	"
Oswiecim-Oleszyce .	" 68,7	" 58,7	"
Dzieditz-Hadikfalva	" 132,1	" 130,7	"
" Suczawa .	" 139,1	" 132,1	"
Oswiecim - Hadikfalva	" 122,7	" 121,6	"
Oswiecim-Suczawa .	" 122,7	" 125,8	"
Szczakowa - Hadikfalva	" 124,1	" 123,6	"

Wien, den 15. October 1884. (2486)
Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 1. November d. J. tritt der Nachtrag VIII zum Tarif für den Verkehr zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, sowie Dresden-Elbequai andererseits in Kraft.

Derselbe enthält nebst anderweitigen Frachtsätzen für Getreide auch Taxen für Eier und Eiweiss, sowie Möbel aus gebogenem Holze.

Exemplare liegen bei den betheiligten

Stationen, sowie bei der Unterzeichneten zur Einsicht bezw. zum Bezuge bereit.

Wien, am 10. October 1884. (2487)

Die Generaldirection.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Mitteldeutschen Eisenbahnverbande vom 1. October 1883 tritt mit dem Tage der Eröffnung der Stadtbahn-Station „Zoologischer Garten" für den Fernverkehr ein IV. Nachtrag in Kraft, durch welchen die genannte Station in den Mitteldeutschen Verband einbezogen wird.

Erfurt, den 9. October 1884. (2488)

Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Haltestellen Tuchomeric zwischen Herrendorf und Noutonic, Kovár zwischen Noutonic und Kolec, Podlesin zwischen Svolenoves und Schlan, Královic zwischen Schlan und Zlonic und Weberschan zwischen Lenesic und Hochpetsch an der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn sind — nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen — am 1. d. M. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 14. October 1884. (2489)

Die geschäftsführende Direction.

Wex.

IV. Submissionen.

Der für den diesseitigen Directionsbezirk innerhalb des Etatsjahres 1884/85 noch erforderliche Bedarf von 60 000 kg Zinkchlorid soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Offerten-Formulare liegen im diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Francoeinsendung der Copialien von 60 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Zinkchlorid"

bis zum Submissionstermine am 25. October cr., Vormittags 11 Uhr verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 5. October 1884. (2490)

Königliche Eisenbahndirection.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Die sich im Laufe dieses Jahres in den diesseitigen Werkstätten angesammelten und daselbst lagernden Altmaterialien sollen verkauft werden. Verzeichnisse dieser Materialien nebst den für die Erwerbung derselben aufgestellten Verkaufsbedingungen sind bei der unterzeichneten Verwaltung einzusehen, können aber auch auf postgebührenfreies Ansuchen von derselben unentgeltlich bezogen werden. Zur Abgabe von Kaufsanerbieten ist eine Frist bis spätestens zum 27. October dieses Jahres Vormittags 9 Uhr festgesetzt worden. (2491 J. C)

Chemnitz, am 14. October 1884.

Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn - Directionsbezirk Erfurt. In den diesseitigen Hauptwerkstätten Erfurt und Tempelhof haben sich verschiedene Altmaterialien angesammelt, als: altes Eisen, Siederohre, Drehspähne, Roststäbe etc., welche im Wege öffentlicher Submission verkauft werden sollen. Zu diesem Behufe haben wir Termin auf Sonnabend, den 1. November 1884, Vormittags 9 Uhr anberaumt. Bezügliche Offerten sind bis zu diesem Termin an das unterzeichnete Bureau, Neue Gasse 29—33, frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien" versehen, einzureichen. Die Bedingungen nebst speciellem Verzeichniss der zum Verkauf zu stellenden Materialien können von dem Bureauvorsteher, Herrn Eisenbahnsecretair Boye gegen franco Einsendung von 50 ₰ Copialien und 20 ₰ Porto portofrei bezogen werden.

Erfurt, den 11. October 1884. (2492)

Maschinentechnisches Bureau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 83. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. October 1884.

Der neue Centralbahnhof in Mainz.

In der Nacht vom 14. zum 15. October sind sämmtliche in Mainz einmündende Eisenbahnlinien mit den Gleisen des neuen Centralbahnhofs in Verbindung gebracht und damit die Verkehrsverhältnisse des wichtigen Platzes ganz bedeutend gefördert worden. Innerhalb der eng bebauten Festung konnte das Terrain für den alten Bahnhof nur durch Beseitigung von Gebäuden und Festungswerken bezw. durch Einengung des Rheinstromes gewonnen werden. Unter solchen Verhältnissen entstand der alte Mainzer Bahnhof, welcher besonders in seinen Einrichtungen für den Personenverkehr den heutigen Bedürfnissen nicht mehr entsprach und am allerwenigsten in seinem äusseren Ansehen den berechtigten Wünschen des Publikums genügte. Nur der Umstand, dass die ältere Anlage dem jeweiligen unmittelbaren Bedürfnisse angepasst war, ermöglichte überhaupt die Bewältigung des grossen Mainzer Bahnhofsverkehrs. Wer heute die grossartige neue Bahnhofsanlage der Hessischen Ludwigsbahn sieht, wird erst darüber klar werden, mit welch geringen Mitteln und Einrichtungen der alte Bahnhof diesen grossen Verkehr hat bewältigen müssen. In Mainz laufen nämlich täglich nach und von 6 Linien 152 Züge aus und ein, darunter 34 Schnellzüge und 62 gewöhnliche Personenzüge. Mitunter besorgen 5 und 6 Züge zu gleicher Zeit ihre Anschlüsse. Bei dem sehr knappen Raum mussten allerdings die Reisenden sich zwischen Wagen und Maschinen durchdrängen, so dass es in der That überraschen muss, dass in der langen Reihe von Jahren im Bahnhof Mainz fast gar keine Beschädigungen von Reisenden vorgekommen sind. Spricht dieser glückliche Verlauf des Betriebs einerseits für das verständige und gewandte Benehmen des reisenden Publikums, so ist er andererseits nicht minder ein vollgültiger Beweis für die umsichtige Leitung und die gute Organisation des Betriebs.

Ursprünglich bestand die Absicht, den nöthigen Grund und Boden für die auf die Dauer unumgängliche Vergrösserung und Verbesserung des Bahnhofs dem Rhein abzuringen. Die bedeutenden Uferanschüttungen, auf welchen heute die prächtigen Kaibauten, die Stadthalle u. s. w. stehen, wurden auf Grund eines Vertrages zwischen Bahn und Stadt bereits Ende der 60er Jahre begonnen. Damals bestand die Absicht, den Bahnhof, welcher sich jetzt am äussersten südöstlichen Ende der Stadt befindet, mehr nach der Mitte der Stadt in die Nähe des Fischthores zu verlegen. Dann aber wäre der Verkehr zwischen der Stadt und dem Rhein durch eine grosse Anzahl von Bahnübergängen im Planum sehr gestört worden. Unterführungen konnten ja mit Rücksicht auf das Hochwasser nicht hergestellt werden, und für Ueberführungen waren die Terrainverhältnisse zu ungünstig. Das Project ferner, die Bahn hochzulegen, war ebenfalls nicht ausführbar, da durch einen Bahndamm der ganzen Stadt jede Aussicht und Entwicklung abgeschnitten worden wäre.

Erst nach dem Abschluss der langwierigen Verhandlungen zur endlichen Erweiterung der Festung, welche die Stadt schliesslich gegen Zahlung von 4 000 000 fl. von der Preussischen Militärverwaltung erlangte, nahm die Bahnhofsfrage eine ganz andere Richtung. Inzwischen war auch das Project der Linie Mainz-Wiesbaden, welches heute noch nicht ausgeführt ist, in Aufnahme gekommen. Diese Linie hätte vom alten Bahnhof aus auch nur vermittelst einer am Rhein und der ganzen Stadt entlang bis zur Rheinbrücke aufsteigenden Rampe ausgeführt werden können. Unter diesen Verhältnissen entschloss man sich endlich zur radicalen Lösung der Bahnhofsfrage und projectirte die vollständige Verlegung des Bahnhofs und die Führung der Linien um die westliche Seite der Stadt, jedoch innerhalb der Festung. Nach langen Verhandlungen kam im September 1874 der sog. Umführungsvertrag zwischen der Stadt Mainz und der Ludwigsbahn zu Stande, welcher, inzwischen durch einen Zusatzvertrag vom Januar 1876 theilweise amendirt, die Grundlage der am 15. October in Betrieb gekommenen ausgedehnten Neubauten bildete. Der alte Bahnhof wurde am gleichen Tage verlassen, so dass das nunmehr freigewordene Terrain desselben baulichen Zwecken übergeben werden kann, zu welchen es sich vermöge seiner Lage zwischen einem verkehrsreichen Stadttheil und dem Rhein vorzüglich eignet. Nur die Locomotivwerkstätte soll vorerst noch an der alten Stelle verbleiben.

Was die Grössenverhältnisse der alten und der neuen Anlage angeht, so umfasste der alte Bahnhof im Ganzen eine Fläche von 143 260 qm, während der neue Bahnhof einen Flächenraum von 305 120 qm = 30,5 ha = nahezu 120 Preuss. Morgen bedeckt. Ueber die neue Richtung der Bahnlinien behufs Einmündung in den Centralbahnhof wäre Folgendes zu sagen. Die Linie von Frankfurt bezw. Darmstadt, sowie die Linie von Worms verlassen von der Rheinbrücke an ihre seitherigen Richtungen. Erstere durchschneidet ziemlich horizontal den unter dem Namen „Neue

Anlage" bekannten prächtigen Park und trifft am Eingange desselben mit der Wormser Linie, welche von Weisenau ab ansteigt, zusammen. Beide Strecken überbrücken mit 19 m Spannweite die Strasse und treten zusammen durch vier Festungsthore in die innere Stadt. Unmittelbar hinter den Festungswerken befindet sich die Haltestelle „Neuthor", welche den Personenverkehr des südöstlichen Stadttheils vermitteln wird. Von hier beginnt der etwa 1 200 m lange, die älteren Stadttheile in einem Bogen theilweise unter den Festungswerken herumführende Tunnel, welcher in der Gegend des früheren Münsterthores ausmündet. Dann folgen die grossen Anlagen des Centralbahnhofs, welcher bis zu der neuen westlichen Umwallung der Stadt reicht. Die Bahnen nach Bingen und Alzey durchbrechen die Festungswerke und münden kurz vor Mombach bezw. Gonsenheim in die alten Linien ein. Dies ist die allgemeine Situation des neuen Centralbahnhofs, für welchen, wie wir weiter sehen werden, sowohl in technischer als auch in künstlerischer Hinsicht alle Mittel aufgewendet worden sind. In der That ist die neue Bahnhofsanlage in ihrer Disposition wie in der Ausführung ganz vorzüglich, namentlich die Anordnung ist mit Rücksicht auf die verhältnissmässig geringe Breite des Bahnhofsterrains eine durchaus musterhafte. Auch für die Betriebssicherheit des neuen Bahnhofs ist in jeder nur möglichen Weise gesorgt. Wenn auch wie überall, wo grosse Veränderungen im Verkehrsleben einer Stadt durchgeführt werden, sich stellenweise der neuen Anlage wenig günstige Interessen geltend machen, so wird doch auf die Dauer nicht verkannt werden können, dass das jetzt vollendete grosse Werk dem Gesammtinteresse der Stadt Mainz durchaus entspricht. Wir können diese Meinung mit um so grösserer Sicherheit aussprechen, als die Ludwigsbahn bemüht gewesen ist, auch den Interessen des südöstlichen Stadttheils nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. In der That ist der Bahnhof der Haltestelle „Neuthor" derart eingerichtet, dass manche grössere Stadt, welche nur einen Bahnhof hat, mit solchen Einrichtungen sehr zufrieden sein würde.

Von der Haltestelle Neuthor ab gehen die vier Gleise der Wormser und Aschaffenburger Linie zusammen in zwei Gleisen durch den Tunnel, welcher etwa $3\frac{1}{4}$ m Gefälle hat. Der Tunnel ist 8,4 m breit und vom Planum aus 6 m hoch, er ist auch in der Sohle vollständig mit Quadern ausgewölbt und mit zwei Luftschächten zur Ventilation versehen. Der Tunnelbau wurde im September 1881 begonnen und war in verschiedener Beziehung äusserst schwierig, so dass die bereits im Juli 1883 erfolgte Vollendung der Arnoldi'schen Bauunternehmung alle Ehre macht. Das eigentliche Terrain des neuen Bahnhofes reicht nun vom Ausgang des Tunnels bis zur neuen Festungsumwallung in einer Länge von etwa 2 km. Im Personenbahnhof hat es einschliesslich der Gebäude eine Breite von 90 m. Dieses Terrain ist fast horizontal und nur nach der Umwallung hin etwas abfallend, direct hinter dem Festungswall geht die eine Linie nach Mombach, um sich mit der alten Binger Strecke zu vereinigen, während die andere Linie im Bogen nach Alzey abzweigt. Innerhalb der Festung ist die Abzweigung für die Strecke Mainz-Wiesbaden vorgesehen. Vom Tunnel bis zum Empfangsgebäude reicht ein bis 20 m tiefer Einschnitt, welcher mit Stützmauern umgeben ist. Das Terrain nördlich vom Empfangsgebäude dagegen musste durchschnittlich 5 m hoch angeschüttet werden, es war hierzu etwa 1 Million Cubikmeter Erdmasse erforderlich, welche grösstentheils aus dem sog. „Kleinen Sand" entnommen wurden. Zwischen Tunnel und Empfangsgebäude befindet sich die Ueberführung für die Binger Strasse, ferner sind im Neustadtterrain zwei Unterführungen in Eisenconstruction hergestellt, so dass sich innerhalb des ganzen Bahnhofsterrains nicht ein einziger Planübergang befindet. Die Anschüttungsarbeiten wurden im Centralbahnhof im Mai 1882, der Haupttransport der Erdmassen begann aber erst im November 1882, während die Arbeiten auf der westlichen Tunnelseite erst im Januar 1883 aufgenommen wurden. In guter Jahreszeit wurden täglich bis 2 000 cbm Erdmasse transportirt, ausserdem wurden in der Hauptbauperiode 1883 bis zu 5 000 cbm monatlich Constructionsarbeiten in Stein ausgeführt. Es ist also ganz ausserordentliches geleistet worden.

An Gleisen befinden sich im Centralbahnhof sechs Gleise für den Personenverkehr und zwei durchgehende Gleise für den Güterverkehr. Der ganze Bahnhof hat 32 km Gleise, welche sämmtlich auf eisernen Querschwellen liegen. Zur Sicherstellung des Betriebs sind im Ganzen drei Central-Weichenstellungen mit je einem Weichenthurm eingerichtet worden. Die erste Gruppe befindet sich bei der Haltestelle Neuthor, die zweite Gruppe am Ausgange des Tunnels im Centralbahnhof, die dritte Gruppe endlich im Güterbahnhof. Diese drei Central-Weichenstellungen sind durch elektrische Blockirung untereinander und mit dem Stationsgebäude verbunden, so dass von keiner Seite ein Zug ohne vollständige Sicherheit in den Centralbahnhof gelangen kann. Zwischen dem Tunnelausgang und dem Empfangsgebäude sind zwei Locomotivschuppen erbaut worden, von denen der eine Raum für 40 Locomotiven und der andere Raum für sechs im Dienst stehende Locomotiven gewährt. Ausserdem befindet sich hier eine Kohlengasfabrik für die Bahnhofsbeleuchtung und eine Oelgasfabrik für die Waggonbeleuchtung sowie eine Station für elektrische Beleuchtung. Diese Station versorgt 24 Siemens'sche Bogenlampen von je 800 Kerzen nomineller Lichtstärke mit elektrischem Strom. 16 dieser Lampen erleuchten die Perronhalle, eine das Vestibül des Empfangsgebäudes, vier den Vorplatz vor dem Empfangsgebäude und endlich drei Lampen das Terrain zwischen Tunnel und Empfangsgebäude. Die sämmtlichen vorerwähnten Gebäude sind sehr solide nur in Stein und Eisenconstruction ausgeführt. Zwei grosse Reservoirs versorgen die Bahnhofsgebäude mit Trinkwasser und die Maschinengebäude mit Rheinwasser, welches letztere in einer Röhrenleitung durch den Tunnel geführt wird.

Von der Ueberführung der Binger Strasse aus hat man einen prächtigen Blick auf die 300 m lange Perronhalle, welche eine Spannweite von 42 m besitzt und in sehr leichter und eleganter Eisenconstruction ausgeführt ist. Die Halle macht namentlich auch durch ihre Helligkeit einen sehr freundlichen Eindruck. Die Construction wurde von der Süddeutschen Brückenbau-Gesellschaft in Gustavsburg ausgeführt. Die Mainzer Perronhalle ist jetzt die längste Halle in Europa, so dass Mainz jetzt neben seiner in Deutschland grössten Stadthalle auch dieses Unicum einer Perronhalle aufzuweisen hat. Innerhalb der Perronhalle ist ein Planübergang vorhanden, welcher übrigens unter Verschluss gehalten und nur zum Transport von Gepäck und bei dem nur sehr wenig Zeit lassenden Schnellzugsverkehr benutzt wird. Der übrige Verkehr zwischen den Gleisen wird durch zwei sehr elegant eingerichtete Perronunterführungen vermittelt, deren bequeme Treppen sowie auch die Wände und Fussböden mit Mettlacher Platten belegt sind. Die Unterführungen haben ebenfalls wie die Perronhalle sehr gutes Licht. Der Perron soll später einen Asphaltboden erhalten, vorläufig ist der Fussboden nur in Beton mit Cementabstrich ausgeführt.

Wir kommen nun zu dem Hauptempfangs-Gebäude, welches nicht nur in seiner Architectur, sondern auch in seiner ganzen inneren Einrichtung sich sehr vortheilhaft vor anderen grossen Bahnhofsbauten der Neuzeit auszeichnet. Die Sohle des Gebäudes liegt etwas mehr als 10 m über Mainzer Pegel, seine Länge beträgt 134 m, seine grösste Tiefe 26 m. Das sehr schön ausgestattete Vestibül ist 20 m breit, 15 m tief und $14\frac{1}{2}$ m hoch, die Wartesäle haben eine Höhe von 8,4 m. Südlich vom Hauptgebäude liegt das Post- und Dienstgebäude, nördlich die Eilguthalle mit der Eilgutexpedition und der Zollabfertigungsstelle. D r Grundriss des Empfangsgebäudes zeigt eine sehr practische Einrichtung. Beim Eintritt in das Vestibül sehen wir rechts und links die Billetschalter und dem Eingang gegenüber die Gepäckexpedition. Sodann führt der Corridor auf der rechten Seite zum Wartesaal und zur Restauration I./II. Classe, sowie zum Salon für Nichtraucher, während man durch den linksseitigen Corridor zum Wartesaal III. Classe und zum Wartezimmer III. Classe für Nichtraucher gelangt. Vom linksseitigen Corridor führt eine Passage nach dem Perron, so dass man beim Eintritt in das Vestibül nichts von der bei anderen Bahnhofsbauten unvermeidlichen, durch die directe Verbindung des Einganges mit dem Perron hervorgerufenen Zugluft spürt. Im südlichen Eckbau des Empfangsgebäudes befinden sich zu ebener Erde die Dienstlocalitäten und im oberen Stockwerk Wohnungen, während im nördlichen Flügelbau zu ebener Erde die von der Firma Bembé mit ausgesuchtem Geschmack ausgestatteten Fürstenzimmer und einige ausserdem reservirte Räume und im oberen Stockwerk ebenfalls Wohnungen belegen sind. Der ganze Hauptbau ist mit Souterrainräumen versehen. Die Heizung des Gebäudes geschieht durch eine Luftheizung mit Ventilation nach System Käuffer, die Beleuchtung ferner der inneren Räume durch Krause'sche Intensiv-Gasbrenner. Die ganze innere Ausstattung der Räume, welche in keiner Beziehung etwas zu wünschen übrig lässt, wurde von Mainzer Firmen ausgeführt, speciell die Parquetböden lieferte die Firma A. Bembé. Die Corridore sind sehr zweckmässig mit Mettlacher Platten belegt. Die Façade des Gebäudes ist in edlem Renaissancestil gehalten, sie wurde wie auch die Nachbargebäude aus Heilbronner Steinen in massivem Quaderbau ausgeführt. Die Bildhauerarbeiten und der figürliche Schmuck der Façade rühren von dem Bildhauer Scholl her, welcher auch die die Façade krönenden Statuen der Genien des Dampfes und der Elektricität vorzüglich ausgeführt hat. Den monumentalen Schmuck des Gebäudes dagegen hat Bildhauer Barch mit vielem Geschmack vollendet. Die Façade macht daher einen äusserst angenehmen und harmonischen Eindruck, welchen nicht viele Bahnhofsbauten aufzuweisen haben. Auch das Vestibül ist künstlerisch ausgestattet, die vier Schlusssteine desselben zeigen die Figuren der Germania, der Moguntia, sowie des Rheines und des Maines, während die Wände mit den Wappen der von den Linien der Hessischen Ludwigsbahn berührten grösseren Städte geschmückt sind. So kann man denn mit Recht sagen, dass der leitende Architect Berdelle hier ein architectonisches Werk geschaffen hat, welches sowohl seines monumentalen Eindruckes als auch wegen seiner zweckmässigen Einrichtung alle Anerkennung verdient. Dazu kommt, dass der Bau, welcher erst

im Juli 1882 begonnen wurde, in so kurzer Zeit vollendet worden ist.

In dem nördlich vom Empfangsgebäude eingerichteten Güterbahnhof, dessen grösste Breite 220 m beträgt, befinden sich riesige, ganz in Stein und Eisen ausgeführte Güterhallen. Dieselben sind im Ganzen 250 m lang und 15 m breit; an diese schliessen sich die Oelhalle zum Lagern von Petroleum sowie die zum Vermiethen bestimmte Sammelgut- und Weinhalle. Auch mit der Verlegung der im alten Bahnhof befindlichen Lagerhäuser für Getreide ist bereits begonnen worden. Das 60 m lange Gebäude der Güterexpedition hat eine Zufahrt von der Mombacher Strasse, von welcher aus die Verbindung mit der Neustadt durch eine grosse Unterführung hergestellt ist. Die Güterhalle schliesst sich direct an dieses Gebäude an. Der Platz zwischen der Güterhalle und der Mombacher Strasse dient für Freiladegleise und für Lagerplätze. Für die Erleichterung des Verkehrs der Güterexpedition mit der Neustadt ist ein eiserner Steg projectirt. Das Ganze macht einen sehr grossartigen Eindruck, der Plan zu der gesammten Bahnhofsanlage ist von dem Geheimen Baurath Kramer mit ausserordentlichem technischen Verständniss entworfen und unter der Leitung des Ingenieurs Krauss mit grosser Energie und Aufbietung aller technischen Hülfsmittel ausgeführt worden. Die Gesammtkosten der neuen Bahnhofsanlage werden auf etwa 18 Millionen Mark angegeben.

Am 15. October ist nun der Betrieb eröffnet worden. Im alten Bahnhof ist nur noch das Gleise von der Wormser Linie nach den bestehenden Werkstätten und von Station Mombach bis nach dem am Hafen liegenden Zollhof in Benutzung geblieben. Für die Verbreiterung der Rheinstrasse und die Herstellung der Bauquadraten ist also sofort der nöthige Raum vorhanden. Um den Güterverkehr des südöstlichen Stadttheils zu erleichtern, will man eine Annahmestelle für Güter ausserhalb der Festung zwischen Rheinbrücke und Gaustrasse einrichten. Vom 15. October ab hat der neue Bahnhof eine Omnibusverbindung mit Gepäckbeförderung nach dem Traject erhalten; sollte die Trajectverbindung eingestellt werden, so würde man später die Omnibusverbindung über die neue feste Brücke nach Castel gehen lassen können. Ausserdem hat die Mainzer Pferdebahn eine vom Münsterplatz abzweigende Linie nach dem neuen Centralbahnhof gebaut, so dass für den Verkehr mit der inneren Stadt genügend gesorgt ist. Es bleibt nur zu wünschen, dass die mit so grossen Opfern hergestellten grossartigen neuen Anlagen sich in jeder Beziehung bewähren und dem Verkehr der Stadt Mainz sowohl als auch der Hessischen Ludwigsbahn eine grossartige Förderung bringen mögen! (Frankf. Z.)

Vereinfachung des Schriftwechsels.

Unter dem vorstehenden Titel wird in No. 80 dieses Blattes eine unseres Wissens bereits wiederholt gegebene Anregung erneuert, die amtliche Schriftsprache von überflüssigen und lediglich gewohnheitsmässigen Redensarten thunlichst zu befreien. Jeder, der mit den bezüglichen Verhältnissen einigermassen vertraut ist, wird nur dringend wünschen können, dass solche Bestrebungen allseitig möglichst unterstützt werden, denn die Thatsache, dass der Amtsstyl noch vielfach von einer Fülle entbehrlicher, schwülstiger Worte überwuchert ist, welche das schnelle Verständniss der betreffenden Schriftstücke oft nicht erleichtern und dem Uneingeweihten ein gelindes Grauen verursachen, ist nicht abzuleugnen. Einfachheit und Klarheit der Ausdrucksweise und möglichst knappe, aber erschöpfende Darstellung sind die wesentlichsten Forderungen, deren Erfüllung anzustreben ist, und mit vollem Rechte ist in dem genannten Artikel auf die wirthschaftlichen Folgen hingewiesen, welche eine solche weise Beschränkung auf das lediglich Sachliche in finanzieller Beziehung haben dürfte. Nicht genügend betont ist daselbst die Zeitersparniss, welche dem Empfänger solcher Schriftstücke aus dem Fortlassen aller überflüssigen Redensarten erwächst, und gerade diesen Umstand möchten wir bei dem ungeheuren Umfange, welchen speciell das Verkehrswesen gewonnen hat und welcher in steter Steigerung begriffen ist, noch besonders hervorheben. Wer die erschreckende Menge schriftlicher Eingänge kennt, welche beispielsweise von den höheren Verkehrsbeamten täglich bewältigt werden muss, wird die Wichtigkeit einer möglichsten Sparsamkeit in der Ausdrucksweise einsehen, zumal die Anzahl der sogenannten Geschäfts-Nummern in stetem Wachsen begriffen ist. Letzteres muss als selbstverständlich erscheinen, da die Verkehrsverhältnisse sich stets vielgestaltiger ausbilden; und der oft gehörte Wunsch, dass eine Einschränkung des büreaukratischen Schreibwesens herbeigeführt werden müsse, darf in sachlicher Hinsicht wohl als unerfüllbar bezeichnet werden. Um so dringender wird aber das Bedürfniss, den entbehrlichen formellen Ballast über Bord zu werfen.

Hierher möchten auch wir in erster Linie den Fortfall der sogenannten „Kurialien“ rechnen. Es erscheint in der That überflüssig, dass der Untergebene in jedem Berichte an einen Vorgesetzten die Versicherung seines respectvollen Gehorsams in einer oft geradezu ermüdenden Wiederholung zum Ausdrucke bringt, da über die gegenseitige Stellung ein Zweifel doch nicht obwalten kann. Allerdings darf aber schwerlich erwartet werden, dass eine solche Neuerung zuerst von den Untergebenen ausgeht, und so lange nicht von Oben her ein bezüglicher Wunsch geäussert oder eine entsprechende Anordnung erlassen wird, dürfte in dieser Hinsicht kaum ein wünschenswerther Wandel zu gewärtigen sein, da erfahrungsgemäss die Untergebenen leicht geneigt sind, anzunehmen, dass Seitens der Vorgesetzten auf eine ausgiebige Betonung des Respectverhältnisses ein besonderer Werth gelegt wird. Wir glauben diese Annahme für übertrieben halten zu sollen.

Völlig unbedenklich ist aber das Fortlassen der blossen Höflichkeitsworte in dem Schriftwechsel von gleichgestellten Dienststellen.

Bezüglich derjenigen Schriftstücke, welche im Original von Hand zu Hand weitergegeben werden, hält der Verfasser des erwähnten Artikels die bisher übliche Einleitung mit den Worten „brevi manu (br. m.)“ oder dergl. für überflüssig, „weil Jedermann auch ohnedem sieht, dass die Zuschrift in solcher Weise stattgefunden hat“. Wir können diese Auffassung nur bedingungsweise als richtig zugeben. Der Empfänger der Schriftstücke wird allerdings in den meisten Fällen kaum darüber zweifelhaft sein, wie die Sache gemeint ist. Letzteres muss aber auch u. A. den zahlreichen Beamten, durch deren Hände bei einem geordneten Geschäftsgange in den grossen Büreaus der Verkehrsanstalten die betreffenden Schriftstücke gehen müssen (Registratur, Kanzlei), ohne Weiteres ersichtlich sein, und zu diesem Behufe scheint eine formelle Unterscheidung derjenigen Schriftstücke, deren Weiterleitung im Originale beabsichtigt wird, von denjenigen, welche in den eigenen Acten verbleiben sollen, nicht allein wünschenswerth, sondern geradezu nothwendig, wenn man sich nicht unliebsamen Verwirrungen, welche durch ein Missverständniss eines Subaltern-Beamten leicht herbeigeführt werden können, ausgesetzt sehen will. Man möge die Bedeutung dieser scheinbar nebensächlichen Aeusserlichkeit nicht unterschätzen und bedenken, was für eine Menge von Schriftstücken täglich in den Centralbüreaus expedirt werden muss. Man würde beispielsweise dem Kanzleivorsteher geradezu Unmögliches zumuthen, wenn man demselben überlassen wollte, aus dem Inhalt der ihm zugehenden Schriftstücke zu beurtheilen, ob dieselben in die Reinschrift übertragen oder im Original weitergesendet werden müssen. Die Kanzlei soll und muss lediglich als Maschine arbeiten und darf durch derartige Erwägungen in ihrer Thätigkeit nicht aufgehalten werden. Aehnliche Bedenken lassen sich im Interesse der regelmässigen und ordnungsmässigen Erledigung der Registratur-Geschäfte anführen.

Was für ein Symbol zur Bezeichnung der in Rede stehenden Schriftstücke gewählt wird, dürfte im Allgemeinen wohl gleichgültig sein. Ob es mit Rücksicht auf die uns durchaus zusagenden Bestrebungen, die Deutsche Sprache von entbehrlichen Fremdwörtern zu reinigen für nöthig erachtet wird, die bisher meist noch üblichen lateinischen Abkürzungen (br. m., s. l. r., s. f. r. u. s. w.) aus der Amtssprache zu beseitigen, erscheint als Geschmackssache. Jedenfalls sind den betheiligten Kreisen die betreffenden Ausdrücke derartig geläufig, dass Zweifel über dieselben unter keinen Umständen obwalten, während die vereinzelt auftretenden Deutschen Uebersetzungen („K. H. = Kurzer Hand“ und dergl.) das Auge doch recht fremdartig berühren.*) Wir vermögen unsererseits in der ferneren Beibehaltung der lateinischen Abkürzungen keine Beeinträchtigung der Landessprache zu finden und erklären uns aus Zweckmässigkeitsgründen unbedenklich für dieselben.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit nicht unterlassen darauf hinzuweisen, wie wichtig es für die rasche Geschäftserledigung bei den grossen Verkehrsanstalten ist, dass das mit dem Entwerfen der Verfügungsangaben betraute Beamtenpersonal an eine klare und gewandte Schriftsprache gewöhnt wird. Wiederholt hat sich uns die Anschauung aufgedrängt, dass in einer solchen strengen Schulung wohl etwas mehr geschehen könnte. Der höhere Beamte, welcher mit einer wahren Fluth von Schriftstücken, deren Vollziehung ihm obliegt, überschüttet wird, kann durch ungeschickte und holprige Stylistik oft geradezu zur Verzweiflung gebracht werden. Wie Vieles muss da im Drange der Geschäftsüberhäufung unterschrieben werden, dessen man sich

*) Bei den Gerichtsbehörden ist die Abkürzung „K. H.“ etwas ganz Gewöhnliches und können wir es nur für wünschenswerth ansehen, dass dieser Deutsche Ausdruck allgemein an Stelle der entsprechenden lateinischen Floskeln gesetzt wird. — Andererseits können wir uns auch mit dem Fortlassen der hergebrachten kurzen Ausdrücke der Ehrerbietung gegen Vorgesetzte und kurzer Höflichkeitsformeln gegen Gleichstehende in der amtlichen Schriftsprache nicht einverstanden erklären, sofern nicht eine solche Fortlassung von den oberen Behörden ausdrücklich angeordnet oder allgemeine Sitte für den schriftlichen Verkehr bei uns wird. Die Redaction.

in formeller Hinsicht recht herzlich zu schämen geneigt ist! Wir glauben, dass es durchaus die Pflicht der hohen Behörden ist, auch in dieser Richtung erziehend und verbessernd zu wirken, und können uns keineswegs mit der leider vielfach vertretenen Auffassung einverstanden erklären, dass derartige formelle Aeusserlichkeiten unwesentlich seien. Wer in solcher Weise lediglich das sachliche Interesse — welches allerdings stets in erster Linie zu wahren ist — betont, übersieht dabei den ethischen Einfluss, welchen eine nach allen Seiten thunlichst harmonisch gestaltete Thätigkeit auf den Menschen auszuüben im Stande ist. Kn.

Die Vesuvbahn.*)

Der Vesuv ist gleich ausgezeichnet durch seine Lage unmittelbar am Meere, durch das grossartige Landschaftsbild, welches sich zu seinen Füssen ausdehnt, wie durch die vulcanische Thätigkeit seines Kraters, des einzigen, der auf dem Festlande Europas noch in Wirksamkeit ist. Bei der grossen Anzahl der Reisenden und der bedeutenden Anstrengung, welche die Besteigung des Aschenkegels erfordert, wurde, nachdem bereits andere berühmte Aussichtspunkte durch Zahnradbahnen und Seilbahnen zugänglich gemacht waren, der Wunsch rege, auch eine Bahnverbindung auf den Vesuv hinauf zu schaffen.

Schon im Jahre 1872 ward ein erster Entwurf zu einer Zahnradbahn von dem Ingenieur Oblieght aufgestellt, doch erwiesen sich alle Versuche, den Schwellen auf den zum grössten Theil aus Asche und kleinen Bimsteinstücken gebildeten Kegel (mit natürlicher Böschung von ungefähr 33°) eine feste Lage zu geben, als unausführbar. Der Ingenieur Olivieri stellte daher den Plan zu einer Drahtseilbahn auf, deren Unterbau, in einer Erzeugungslinie des Kegels liegend, eine zusammenhängende gradlinige Stützleiter von unten bis oben bildet und sich unten auf eine feste Lavamasse stützt. Bis zu diesem unteren Punkte wurde zwischen dem Vesuv-Observatorium, das bereits auf einer ausgebauten Strasse erreicht werden kann, durch die erkalteten Lavamassen eine Chaussee von 3,2 km Länge mit einer grössten Steigung von 1,8 pCt. erbaut, so dass man mittelst Wagen bis an die Fussstation der Bahn gelangen kann.

Die Bahn ist eine Drahtseilbahn mit geschlossenen Doppelseilen, durch deren Bewegung ein Wagen bergauf, der andere gleichzeitig bergab läuft. Jeder Wagen ist an beiden Seilen befestigt, deren Bewegung von der Fussstation aus durch eine stehende Dampfmaschine von 45 effectiven Pferdekräften bewirkt wird. Das Gleis der Wagen ist einschienig. Eine Vignolschiene ohne Laschenverbindung liegt auf einer eichenen Langschwelle von 26 cm Breite und 47 cm Höhe, welche aus zwei mit versetzten Stössen übereinander liegenden Hölzern besteht, die sowohl unter sich wie mit dem hölzernen Unterbau durch Schraubenbolzen und Muttern verbunden sind. Die Schiene liegt in der Nähe des Stosses in einem gusseisernen Schienenstuhl mit Keil und ist dazwischen in Abständen von 1 m beiderseits genagelt. Um den Seitenschwankungen des Wagens zu begegnen, welcher mit einem Vorder- und einem Hinterrad auf der Vignolschiene läuft und dessen Schwerpunkt unter der Verbindungslinie der Axen beider Räder liegt, sind an der Langschwelle seitlich zwei Winkelschienen befestigt, gegen welche sich der Wagen seitwärts stützt.

Die Langschwelle findet ihr Auflager auf Querschwellen, welche zu beiden Seiten der ersteren durch aufgebolzte Langhölzer verbunden und durch diagonal mit Versatzung eingesetzte Hölzer verstrebt sind. Die Bahn liegt durchweg im Auftrag, dessen Höhe bei der Regelmässigkeit des Kegels das Mass von 2,0 m nicht überschreitet. Die Böschungen sind aus Lavastücken gepackt und an den tiefsten Stellen der Aufträge sind seitwärts trockene Schutzmauern gegen etwa austretende Lavaströme ausgeführt, die indess bei wirklicher Gefahr von sehr zweifelhaftem Werth sein dürften. Auf je zwei verlängerten Querschwellen sind die Führungsrollen der Drahtseile gelagert. Diese Rollen waren zuerst von Holz, später machte man sie von Gusseisen, kehrte jedoch wieder zur Verwendung von Holz zurück, da die eisernen Rollen, wenn auch viel länger haltend, eine zu starke Abnutzung der Seile herbeiführten.

Die Bahnlinie ist eine Gerade, das Gefälle liegt zwischen 40 (1 : 2,5) und 63 pCt. (1 : 1,6) und beträgt im Mittel 50 pCt. (1 : 2).

Jeder Wagen enthält zwei für die Aufnahme von 4 bis 6 Reisenden bestimmte Abtheilungen, deren Fussböden der Steigung entsprechend in verschiedener Höhe angeordnet sind (der höhere 0,9 m über dem unteren, bei 1,8 m Tiefe der Abtheilung) und deren Sitze der Steigung der Linie folgend angebracht sind, um ein wagerechtes Sitzbrett zu erzielen. Die Perrons sind entsprechend den Fussböden der Wagen treppenförmig angeordnet. Die Bremsvorrichtung ist keine selbstthätige, sondern wird von einem am oberen Ende des Wagens über dem Rade sitzenden Führer gehandhabt. Da bei der starken Steigung der Linie die gleitende Reibung selbst bei vollständiger Feststellung der Räder nicht ausreichen würde, den Wagen zum Stehen zu bringen, so ist eine Schrauben-Backenbremse zur Anwendung gekommen, deren mit Zähnen versehene Eisenbacken in das Holz der Langschwelle beiderseitig eingreifen. Diese Bremseinrichtung erscheint wenig zuverlässig, denn bei einem Bruch der Seile, an denen die Wagen gehalten werden, ist wegen des starken Gefälles nicht zu erwarten, dass die Bremse hinreichend schnell zur Wirkung gebracht werden kann, um Unglücksfälle zu verhüten, besonders da sie bei der gewöhnlichen Fahrt nie zur Anwendung kommt. Die Bremse könnte sogar umgekehrt leicht die Ursache eines Unglücksfalles werden. Wenn nämlich aus irgend einem Grunde die Maschine schneller arbeitet als gewöhnlich, so liegt die Gefahr nahe, dass der Führer des abwärts gehenden Wagens in der Meinung, es möchte ein Seilbruch vorliegen, zu bremsen beginnt. Die Maschine könnte alsdann die Seile zerreissen und der nicht gebremste aufwärts fahrende Wagen würde in Gefahr kommen.

Der Durchmesser der Stahldrahtseile beträgt 26 mm, der Stahlquerschnitt 200 qmm, die Zerreissungsfestigkeit derselben ist zu 25 000 kg angenommen, während die grösste Arbeitsleistung im Betriebe zu 5 000 kg angegeben wird. Man rechnet darauf, dass beim Bruch eines Seiles das andere Trum noch im Stande sein werde, den Wagen zu halten; doch kann mit Rücksicht auf die Verminderung des Widerstandes durch den längeren Gebrauch und durch die plötzliche doppelte Anstrengung des anderen Trums hierin wohl wenig Sicherheit gefunden werden. Während des bisherigen vierjährigen Betriebes sind übrigens Unglücksfälle nicht vorgekommen.

Die wagerechte obere Seilrolle stützt sich mit ihrer Tragconstruction unmittelbar gegen den Gleisunterbau, da der aus Asche und Bimstein bestehende Boden hier ganz lose ist.

Die Fussstation liegt ungefähr 800 m über dem Meeresspiegel. Die Bahn steigt in gerader Linie fast bis zum Rande des Kraters in einer Gesammtlänge von 800 m (in der Steigung gemessen) und erreicht die Höhe von 1 180 m über dem Meere. In Abständen von rund 100 m ist dieselbe, wie auch die obere und untere Station, mit elektrischem Bogenlicht (System Jablochkoff) beleuchtet. Die Wagen wurden von Miavi in Mailand beschafft, die Stahldrahtseile von der bekannten Rheinischen Firma Felten und Guillaume.

Die Schwierigkeiten bei der Bauausführung lagen namentlich in der Beschaffung von Wohnung, Nahrungsmitteln und Wasser für die Werkleute; auch musste sämmtliches Baumaterial 800 m hoch mit der Axe befördert werden. Im Winter war man der Kälte wegen wiederholt gezwungen, den Bau einzustellen, da die Italienischen Arbeiter das ungewohnte Klima nicht ertrugen.

Die Hochbauten der Fussstation sind in Massivbau ausgeführt. Die Station enthält das Maschinenhaus, das Telegraphenbüreau und die Wohnung für die Beamten; daneben ist ein hübscher Wartesaal mit Restauration für die Reisenden erbaut. Etwas tiefer, dem Wartesaal gegenüber, liegt ein geräumiger Pferdestall für die Zugthiere der Wagen und ein Zimmer für die Kutscher. Die Kosten des ganzen Baues einschliesslich der 3,2 km langen Strasse haben 848 000 ℳ betragen.

Man fährt von Neapel bis zum Fusspunkte der Bahn etwa vier Stunden im Wagen und erreicht dann in wenigen Minuten den Krater. Die Kosten betragen für die ganze Fahrt hin und zurück nach Neapel 20 ℳ für die Person.

Bassel, Regierungs-Baumeister.

*) Aus dem „Centralblatt der Bauverwaltung“ No. 31.

Erweiterung der Suezcanal - Anlage oder Herstellung eines zweiten Canals.

Bei einem Bankett, welches die Englische Handelskammer im Palace Hotel Westminster dem Schöpfer des Suezcanals, Herrn von Lesseps, gab, erwiderte derselbe die ihm dargebrachten Ovationen mit der Erklärung, dass nach Ausführung der von ihm geplanten Erweiterung des Suezcanals allen denkbaren Ansprüchen des Handels- und Schifffahrtsverkehres Genüge geleistet werde, da die Anlage dann eine Art Bosporus werden würde. Nach gründlichen Studien hat man sich bezüglich der Fragen „ob Erweiterung der jetzigen Anlage oder Herstellung eines zweiten Canals“, dahin entschieden, dass ersteres Project gewählt werde.

Ohne die ursprüngliche Anlage des Suezcanals irgendwie herabsetzen zu wollen, muss man doch zugeben, dass sie den über alle Erwartung gewachsenen Ansprüchen der Schifffahrt nicht mehr entspricht.

Die Suezcanal-Compagnie hat dieses schon seit Jahren eingesehen und die eingehendsten Ermittelungen und Erfahrungen gesammelt, um danach das Nöthige in die Wege zu leiten. So sind bereits Erweiterungen des Canalprofils, Rectificirung der Curven und Ausgrabungen neuer Bassins zu Port Said und zu Suez in Ausführung begriffen.

Von Jahr zu Jahr ist seit der Eröffnung des Canals die Zahl und Grösse der Schiffsgefässe gestiegen resp. gewachsen, in Folge dessen bei der vorgeschriebenen geringen Fahrgeschwin-

digkeit und der Länge des ganzen Canals (160 km) den Anforderungen des Handels und der Schifffahrt nicht mehr entsprochen werden kann und viele desfallsige Klagen veranlasst werden.

Die wesentlicheren Gründe, die den Canalbetrieb beeinträchtigen, sind folgende:

1. Feststellung einer Fahrgeschwindigkeit der Schiffe zu nur 5 Miles = 9,26 km pro Stunde;
2. Festsitzen der Schiffe in Untiefen;
3. conträre Meeresströmungen von der Richtung von Suez;
4. Kreuzung einander begegnender Schiffe.

Die Dimensionen des Canalquerschnitts sind = 22 m Sohle; Böschungen 2 : 1 bis 3 : 1; Normaltiefe 8,5 m; diese Tiefe ist aber vielfach durch Verschlammung auf 8 m und weniger reducirt. Auf der Suezer Seite beträgt die Canaltiefe wegen der Meeres-Oscilationen 9 bis 9,5 m. Man kann annehmen, dass im Allgemeinen Schiffe von 7 m Tiefgang ungehindert passiren werden und hat die Erfahrung ergeben, dass in vielen Fällen Schiffe bis 7,5, ja bis 7,7 m Tiefgang ungefährdet und unaufgehalten den Canal passirt sind.

Der Canal hat bei obengenannten Dimensionen einen nutzbaren Querschnitt von 368 qm, welcher für Schiffe von 2 500 bis 3 000 t Last und 5 Miles Fahrgeschwindigkeit ausreicht. Gleichen Schritt mit der Geschwindigkeit des Schiffes hält die durch die Bewegung erzeugte Welle, die an allen Stellen, wo das Canalprofil durch Versandungen und Verschlammungen beengt ist, zerstörend auf die Ufer und Canalwände wirkt.

Die hieraus erwachsenden Missstände sind bei der absolut sandigen Beschaffenheit vieler Canal-Uferstrecken thatsächlich sehr gross und haben bereits die umfangreichsten Baggerarbeiten und Revattirungen ausgeführt werden müssen. Das Product aus Geschwindigkeit und Höhe einer Welle repräsentirt den Angriff auf das Ufer. Die Geschwindigkeit ist die des Schiffes, die Höhe der Welle hängt nicht allein von dem durch den Schiffskörper verdrängten Wasserquantum, sondern auch von der Weite des Canals nach den Seiten ab, je ungenügender deshalb die Breite des Canals, umsomehr muss die Fahrgeschwindigkeit eingeschränkt werden.

Nach den Dimensionen, in welchen der Suezcanal ausgeführt ist, musste als Maximalgeschwindigkeit die von 5 Knoten oder 9 260 m pro Stunde vorgeschrieben werden, woraus 15 bis 16 Stunden effective Fahrzeit für die 160 km lange Gesammtstrecke sich ergiebt. Wegen der vielfachen besonderen Gefahren, die der Canalbetrieb mit sich bringt, muss der ganze Verkehr nur auf die Tageszeit beschränkt werden. Mit dieser gebotenen geringen Fahrgeschwindigkeit ist noch ein anderer wesentlicher Missstand verbunden, eine Geschwindigkeit von 5 Knoten pro Stunde ist nämlich die äusserste Grenze für die Wirkung des Steuers bei den meisten Schiffen, ja viele derselben folgen bei einer so geringen Geschwindigkeit dem Steuer gar nicht mehr und treten dann Collisionen mit anderen Schiffen, Aufläufe auf die Ufer und Sperrungen des Canals ein.

Die Krümmungen des Canals, selbst die mit schwachen Radien angelegten, sind bei ihrer ganz ungerechtfertigten grossen Zahl hindernd und störend für den Canalbetrieb und muss hier Abhilfe geschaffen werden, selbst wenn dadurch erhebliche Mehrlängen hervorgerufen werden.

Endlich ruft in der Canalstrecke zwischen den Seen Amers und Suez der Einfluss der Meere und die Verdampfung in den Seen heftige Strömungen hervor, für die der Canalquerschnitt nicht ausreicht. Diese Wasserströmungen erreichen dann, wenn die Fluth mit Südwind zusammenfällt eine Geschwindigkeit von 4 Knoten, wodurch die Schiffe häufig sehr lange aufgehalten werden.

Es ist nun nicht zu behaupten, dass vorgenannte Unzuträglichkeiten sich bei Herstellung eines zweiten Canals von gleichen Dimensionen wiederholen werden, jedenfalls steht aber fest, dass eine grössere Fahrgeschwindigkeit wie 5 Knoten pro Stunde nicht erreicht werden wird und mithin 15 bis 16 Stunden Zeit für die Canalpassage immer erforderlich sind.

Der reelle Vortheil eines zweiten Canals würde allein darin bestehen, dass die Schiffe ungehindert an einander vorbeipassiren könnten, während sie bei der jetzigen Anlage, an den alle 10 km von einander vorhandenen Kreuzungsstationen auf einander warten müssen. Jede derartige Kreuzung rechnet man zu einer Stunde Zeitverlust. Wenn nun, was man jetzt beabsichtigt, der Querschnitt des vorhandenen Canals entsprechend erweitert wird, dann können auch die Schiffe bei der grösseren Entfernung von den Ufern schneller fahren, ohne dass die Canalufer beschädigt werden, und wird voraussichtlich dann die ganze Tour in einem Tage zurückgelegt werden können.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau unterstellte, am 15. d. Mts. für den allgemeinen Verkehr eröffnete, 19,291 km lange Theilstrecke Lublinitz-Stahlhammer der Neubaustrecke Kreuzburg-Tarnowitz mit der für unbeschränkte Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Fahrzeugen, Thieren und Gütern eingerichteten, zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen aber zunächst nicht geeigneten Station Koschentin als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Mit der Eröffnung dieser Theilstrecke hat der Ausbau der Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Kreuzburg (über Lublinitz) nach Tarnowitz seinen Abschluss erhalten.

Die Entfernungen der an der Strecke Kreuzburg-Tarnowitz gelegenen Stationen und Haltestellen betragen ab Kreuzburg: für Haltestelle Bankau 8,282 km, für Station Rosenberg 19,917 km, für Haltestelle Schoffschütz 26,689 km, für Haltestelle Schierokau 35,049 km, für Station Lublinitz 50,776 km, für Station Koschentin 62,634 km, für Haltestelle Stahlhammer 70,067 km, für Haltestelle Georgenberg 78,036 km, für Station Tarnowitz 84,199 km.

Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera. Der Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nach Spezzia, welcher (cfr. No. 69 S. 904 d. Ztg.) s. Zt. sistirt war, ist nunmehr wieder aufgenommen worden.

Adressen - Verzeichniss der Wagen - Verwaltungen. Der XIV. Nachtrag zu diesem Verzeichniss ist von der geschäftsführenden Direction herausgegeben worden.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Zu diesem Verzeichniss ist der IX. Nachtrag vertheilt worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5760 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für die Vereins-Zeitung, betreffend Benachrichtigung über das Resultat der Wahl einer Vorsitzenden für die genannte Kommission (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 5763 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 5769 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

No 5789 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einforderung des Materials für die Statistik über die Dauer der Schienen für die zweite dreijährige Periode (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 5806 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem XIV. Nachtrag zu dem Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen und zu dem IX. Nachtrag zu dem alphabetischen Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Durchfuhr von Getreide aus Rumänien und Galizien nach den Deutschen Hafenplätzen.

Der Breslauer Handelskammer ist das folgende Schreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten zugegangen: „Berlin, den 11. October 1884. Gegen den Antrag der Handelskammer, die für die Durchfuhr von Getreide aus Rumänien und Galizien nach den Deutschen Hafenplätzen bestehenden Seetransittarife auch für Sendungen zuzulassen, welche in Berlin vorübergehend eingelagert und demnächst über See weiter verfrachtet werden, sind bei der Erörterung des Gegenstandes im Landeseisenbahnrath in Rücksicht auf die Production und den Absatz einheimischen Getreides wesentliche Bedenken erhoben worden, denen ich nach Benehmen mit den Herren Ministern für Handel und Gewerbe und für Landwirthschaft, Domänen und Forsten beitrete. Ich muss daher, wie ich der Handelskammer auf die Eingabe vom 7. November 1882 eröffne, Anstand nehmen, dem Antrage der Handelskammer in Bezug auf Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, bei welchen Fruchtsorten die einheimische Production in hervorragendem Masse concurrirt, zu entsprechen. Dagegen will ich widerruflich genehmigen, dass das beantragte Reexpeditionsverfahren versuchsweise auf die zur vorübergehenden Einlagerung in Breslau kommenden Maissendungen aus Rumänien und Galizien angewendet werde. Die Königliche Eisenbahndirection zu Breslau ist angewiesen worden, in Bezug auf die Einführung des Verfahrens das Weitere zu veranlassen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. gez.: Maybach."

Denkschrift des Reichs-Eisenbahnamts, betreffend die Güterversendung auf Eisenbahnen.

Im Reichs-Eisenbahnamt ist, wie der „Allgem. Ztg." aus Berlin mitgetheilt wird, eine Denkschrift ausgearbeitet worden, welche eine Abänderung der in § 50 No. 3 Absatz 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthaltenen Bestimmung empfiehlt und ist der entsprechende Antrag des Reichs-Eisenbahnamts, wie auch von anderer Seite bestätigt wird, dem

Bundesrath zur Beschlussnahme vorgelegt worden. Aus der erwähnten Denkschrift theilt die „Allgem. Ztg." Folgendes mit:

In der gedachten Vorschrift des Betriebsreglements ist bestimmt: „Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist im Frachtbriefe neben der Adresse der Transportweg bestimmt anzugeben und muss dieser von Seiten der Bahn eingehalten werden. Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versandexpedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmässigsten erscheint." Durch diese Bestimmung sollte den Versendern die Möglichkeit gewahrt werden, in den mit dem allmäligen Ausbau des Eisenbahnnetzes immer zahlreicher werdenden Fällen, in denen zwei Orte durch verschiedene Schienenwege verbunden sind, denjenigen Weg zu wählen, dessen Benutzung sie als ihren Interessen am meisten entsprechend hielten. Bei dieser Wahl wird in erster Linie die Höhe des Frachtsatzes den Ausschlag geben, aber auch die Länge der Lieferfrist, die thatsächliche Beförderungsdauer, die Zollverhältnisse, die Lage des Ankunftsbahnhofes können in Betracht kommen. Den Vortheilen des Publikums steht aber eine Reihe von Nachtheilen für die Eisenbahnverwaltung gegenüber. In erster Linie zählt hierher die mit dem Recht der Routenvorschrift verbundene Behinderung der Eisenbahn in rationeller Leitung der Transporte. In den meisten Fällen wird bei dem Vorhandensein von zwei, drei und mehr Routen es möglich sein, über einen oder höchstens zwei der vorhandenen Schienenwege den gesammten Verkehr ordnungsmässig zu bewältigen, vorausgesetzt, dass die Linien einigermassen leistungsfähig sind und die Einrichtung des Dienstes zweckmässig getroffen wird. Das Wahlrecht der Versender nöthigt aber die Verwaltungen, sich so einzurichten, dass über jede der möglichen Routen die Beförderung zu jeder Zeit unter Innehaltung der reglementsmässigen Lieferfristen erfolgen kann, was offenbar nur unter erheblichen Mehrausgaben in Bezug auf Betriebsmittel sowie auf Personal durchführbar ist und wodurch oft eine Herabsetzung der Frachtsätze behindert wurde. Dazu kommt der weitere Uebelstand, dass den einzelnen Verwaltungen die Möglichkeit bleibt, durch Einwirkung auf die Versender mit nicht immer ganz zulässigen Mitteln Routenvorschriften für einen bestimmten Transportweg zu gewinnen, an dessen Benutzung die betreffende Verwaltung am meisten interessirt ist. In Rücksicht auf diese Umstände und von der Ueberzeugung durchdrungen, dass die Regelmässigkeit in der Leitung der verschiedenen Verkehrsströme sowie die thunlichste Vermeidung einer den Betrieb erschwerenden Zersplitterung des Verkehrs im gemeinschaftlichen öconomischen Interesse der sämmtlichen Eisenbahnen liegt, sind die Verwaltungen schon seit langer Zeit dazu übergegangen, zur Regelung der Concurrenz auf den verschiedenen Wegen eine in bestimmten Perioden wechselnde Instradirung zu vereinbaren und eine Bestimmung in die Verbandstarife aufzunehmen, nach welcher Sendungen mit den bestehenden Instradirungsvereinbarungen widersprechenden Routenvorschriften nicht zu den Sätzen des directen Tarifs, sondern in gebrochener Kartirung, d. h. zu einem höheren Frachtsatze, abzufertigen sind. Indess konnte man sich nicht der Einsicht verschliessen, dass die Aufhebung der fraglichen Vorschrift nicht nur mit wesentlichen Vortheilen für den Betrieb verbunden sein, sondern auch mit den Intentionen der Reichsverfassung und der darin angestrebten Verwaltung der Deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz vollkommen im Einklang stehen würde. Das Reichs-Eisenbahnamt glaubte jedoch daran festhalten zu müssen, dass durch die in Aussicht genommene Massnahme die Lage des Publikums gegen früher nicht verschlechtert werden dürfe und dass daher die erste Voraussetzung der Aufhebung des Rechtes der Routenvorschrift in der eisenbahnseitig zu übernehmenden Garantie dafür bestehen müsse, dass unter allen Umständen, auch im gebrochenen Verkehr, derjenige Transportweg von der Güterexpedition gewählt wird, auf welchem das Gut zum billigsten Frachtsatz und unter den günstigsten Bedingungen befördert wird. Eine Ausnahme bezüglich des bisherigen Vorschriftsrechtes erscheint jedoch als zweckmässig, nämlich die Eisenbahnen zur Beachtung der Vorschriften des Versenders für den Fall zu verpflichten, dass verschiedene Zollabfertigungsstellen in Frage kommen. Die angestellten Erhebungen haben ergeben, dass hier das Publikum ein sehr berechtigtes Interesse daran haben kann, die zollamtliche Behandlung der Sendung bei einem bestimmten Zollamte vorgenommen zu sehen. Es wird aber genügen, die Befugniss auf die Ein- und Ausfuhr zu beschränken, während bezüglich der Durchfuhr ein erhebliches Interesse des Publikums nicht vorhanden ist. Nach Vorstehendem beantragt nun das Reichs-Eisenbahnamt, der gedachten Vorschrift in § 50 des Betriebsreglements folgende Fassung zu geben: „Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist bei Sendungen, welche der Ein- oder Ausfuhr wegen einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, der Absender berechtigt, den von der Eisenbahn zu benutzenden Transportweg oder die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben. Im übrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut stets über diejenige Route zu befördern, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet."

Eisenbahnunfälle im August d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat August ds. Js. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 5 Entgleisungen auf freier Bahn, 15 Entgleisungen und 10 Zusammenstösse in Stationen und 139 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 147 Personen verunglückt, sowie 18 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 91 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 23 377 301 überhaupt beförderten Reisenden 3 getödtet, 5 verletzt, und zwar entfallen 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection Berlin und 1 Tödtung auf die Württembergischen Staatseisenbahnen, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection Köln (linksrheinische) und je 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische), auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Hessische Ludwigsbahn, von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 20 getödtet und 59 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 18 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 2 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 12 getödtet und 16 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 11 Personen getödtet.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 27 566,29 km Betriebslänge und 730 728 319 geförderten Achskilometern) 131 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen Köln [linksrheinische] (16), Breslau (16) und Hannover (15), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Württembergischen Staatseisenbahnen und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirection Köln (linksrheinische) und der Königlichen Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 837,32 km Betriebslänge und 31 743 380 geförderten Achskilometern) 5 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn 4 und die Werra-Eisenbahn 1.

Auf den kleineren Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 433,13 km Betriebslänge und 10 065 047 geförderten Achskilometern) sind Verunglückungen von Personen nicht vorgekommen.

Gepäckbeförderung auf Gepäckschein ohne Billetlösung.

Die Königlichen Directionen (siehe Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg S. 1070) erlassen die Publicationen, nach denen vom 1. December d. J. ab auf ihren Bahnstrecken die Beförderung von Gepäckstücken aller Art etc. auf Gepäckschein ohne Billetlösung auch mit den Courier- und Schnellzügen stattfindet. Mit demselben Tage wird das zur Frachtberechnung heranzuziehende Mindestgewicht solcher Sendungen von 30 kg auf 20 kg herabgesetzt, dagegen der zu erhebende Mindestbetrag an Gepäckfracht auf 1 *M.* erhöht.

Preussische Staatsbahnen: Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Am 15. d. M. sind im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrheinische) die Verbindungsbahnen zwischen den Stationen Bismarck und Wanne (via Zechenbahn „Unser Fritz"), 5,19 km lang, sowie zwischen den Stationen Bismarck und Schalke K. M., 2,75 km lang, dem Betriebe übergeben. An demselben Tage ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (linksrheinische) die 1,95 km lange Verbindungsbahn Eschweiler Aue-Stolberg Rh. und im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover die zwischen den Stationen Scharzfeld und Lauterberg a. H. gelegene Personenhaltestelle Zoll eröffnet.

Im Laufe des Monats November wird, wie wir bereits in No. 81 S. 1037 mittheilten, voraussichtlich die Linie Friedeberg-Greiffenberg eröffnet werden und auch Bentschen-Meseritz scheint noch im Laufe d. J. eröffnet werden zu sollen.

Grunow-Beeskow.

Nach dem „Staatsanzeiger" ist die Königliche Eisenbahndirection zu Berlin mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Grunow nach Beeskow beauftragt worden.

Ministerium der öffentlichen Arbeiten: Personalien.

Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht: den Geheimen Baurath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Schröder zum Geheimen Ober-Baurath und den Regierungs- und Baurath Jungnickel (Decernenten für Fahrplan-Angelegenheiten) zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu ernennen.

Der Regierungs- und Baurath Ehlert ist zum Vorsteher des technischen Bureaus der Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Das Landgericht zu Halle hat in einem Process, welchen der Banquier Theodor Rosenstock gegen die Königliche Eisenbahndirection Erfurt erhoben hatte, den Beschluss der Generalversammlung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft vom 28. Mai cr., durch welchen die Offerte des Staates acceptirt wurde, für ungiltig erklärt. Das Urtheil geht, wie der „Berl. Act." mittheilt, dahin,

dass die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt als Vorstand der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft schuldig

1. anzuerkennen, dass die der Klage beigefügte Offerte der Königlichen Staatsregierung, betreffend die Abtretung des Vermögens der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft an den Preussischen Staat, durch den gegen eine Minorität von 119 Stimmen gefassten Beschluss der Generalversammlung vom 28. d. nicht rechtsgiltig acceptirt ist; 2. sich der Ausführung dieses Beschlusses zu enthalten. — Selbstverständlich wird der Staat gegen das Urtheil appelliren. Da zur Zeit der Wortlaut des Urtheils noch nicht vorliegt, verzichten wir, auf die Sache näher einzugehen. Jedenfalls wird in der Durchführung der Verstaatlichung der Halle-Sorauer Eisenbahn durch das in Rede stehende Erkenntniss eine Verzögerung herbeigeführt, eine Thatsache, die in einem Coursrückgang der Halle-Sorauer Stammactien und Stammprioritäten zum Ausdruck gebracht wurde, da die Börse nicht vergessen hat, dass der Aufschwung der Bahn, welche früher nicht einmal die Zinsen ihrer Anleihe aufbringen konnte, dem Wohlwollen der Staatsregierung zu verdanken ist, die der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn Transporte zuwandte, welche ebensowohl von der Niederschlesisch-Märkischen und der Oberlausitzer Eisenbahn ausgeführt werden könnten, so dass durch veränderte Instradirungen dem Verkehr der Bahn grosser Abbruch erwachsen würde.

Eisenbahn-Auskunftsstelle in Hamburg.

Die Leitung und Controle der in Hamburg am 2. Januar dieses Jahres errichteten Auskunftsstelle der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung ist, wie der „Hamburger Correspondent" berichtet, Seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten an den Hamburgischen Commissar der Königlichen Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn, Herrn Regierungsrath Möllhausen, übertragen worden und ist die Uebernahme am 15. d. M. erfolgt.

Hessische Ludwigsbahn.

Die Eröffnung des neuen Mainzer Bahnhofes hat am 15. d. M. stattgefunden. Die Zweckmässigkeit und die Eleganz der neuen Anlage wird allgemein auch in der Presse anerkannt. Einen eingehenden Aufsatz über den Mainzer Bahnhofsbau bringen wir an anderer Stelle (S. 1059). Die Stadt Mainz hat den Eröffnungstag durch Anlage festlichen Schmuckes gefeiert.

Bayerische Staatsbahnen: Eröffnung der Haltestelle Oberhausen und Güterabfertigung.

Am 15. October l. J. wurde die an der Abzweigung der Donauwörther und Ulmer Strecke zwischen den Stationen Augsburg und Gersthofen einer-, dann Augsburg und Westheim andererseits gelegene Haltestelle Oberhausen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet. Die Entfernung von Augsburg beträgt 2,165 km., von Gersthofen 4,575 km, sowie von Westheim 4,229 km.

Die Expedition II. Classe Schönlind (Oberpfalz) wurde in eine Haltestelle ohne Güterabfertigung umgewandelt, dagegen bei den Stationen Epsenhausen (Oberbayern) und Ochenbruck (Mittelfranken) unbeschränkter Güterverkehr, ferner bei der Haltestelle Töging (Oberbayern) beschränkte Güterabfertigung zugelassen.

Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft.

Für die demnächst stattfindende Generalversammlung sind folgende seltsamen Anträge bei der Direction angemeldet: Die Ungiltigkeit des Betriebsüberlassungsvertrages wegen gesetzwidriger Stipulationen zu constatiren. Die Kündigung der 4½procentigen Prioritätsanleihe. Die Uebernahme der bei Schöneberg gebauten Anschlusscurve Seitens des Eisenbahnfiscus gegen Zahlung der Kosten und der aufgelaufenen Zinsen. Den beim Bauconto baar vorhandenen Betrag von 208 206 *M.* zur Tilgung der Schuld an den Staat zu verwenden. Von den reservirten Prioritäten so viel zu verkaufen, dass der Staat mit seiner Forderung vollständig abgefunden wird. Die Reduction der Gehälter der Beamten der Bahn von 1 500 *M.* und darüber um 10 bis 20 pCt. auf so lange, bis die Actionäre in den Genuss der landesüblichen Zinsen gelangen. Tarifänderung für den Personen- und Güterverkehr, dass gegenüber der Route via Röderau, die 14 km länger, billigere Fahrpreise normirt werden. Eine Commission zu ernennen, welche zu untersuchen hat, inwiefern eine bessere Ausnutzung des Bahnhofsterrains in Berlin möglich. Die Aversionalsumme von 5 pCt. der Einnahme aus dem Güterverkehr, welche der Eisenbahnfiscus ohne Rücksicht auf den eigenen Güterwagenpark für Gestellung weiterer Wagen anrechnet, nicht zu genehmigen, bis nachgewiesen wird, dass Forderung und Leistung sich decken. Die sich wiederholende, gesetzwidrig verspätete Vorlegung der Jahresrechnung zu vermeiden. — Einen Erfolg wird sich der Herr Antragsteller von seinen Anträgen wohl selbst nicht versprechen.

Secundärbahn Dessau-Wörlitz.

Seitens der Herzoglichen Regierung ist die Genehmigung für die Vorarbeiten einer Secundärbahn Dessau-Oranienbaum-Wörlitz ertheilt.

Niederwaldbahn.

Bekanntlich hat die Gemeinde Assmannshausen sich bemüht, eine Zahnradbahn von Assmannshausen nach dem Niederwald (Jagdschloss Niederwald) zu bauen, die eine Concurrenz resp. eine Ergänzung für Rüdesheim und seine Niederwaldbahn sein soll. — Neuerdings ist nun anscheinend die Gesellschaft der Rüdesheimer Bahn an die Erörterung der Frage getreten, ob nicht vielleicht an Stelle eines schliesslich doch möglichen fremden Baues für sie selbst die Erbauung der allerdings noch in recht weiter Ferne liegenden Assmannshäuser Linie sich als räthlich erweisen könnte.

Gegen die beantragte Linie wurden bei der landespolizeilichen Prüfung seitens des Herrn Regierungsvertreters (vorbehaltlich der Einreichung von Specialplänen) weder technische noch sonstige Bedenken erhoben, während die Gemeindevertretung nur hinsichtlich der Abtretung von Gemeindeländereien sich noch bis zum 3. December 1884 resp. 3. Januar 1885 an einen älteren Privatvertrag (die mehrfach erwähnte Concession Krahe) gebunden erachtet.

Das Berliner ABC Eisenbahn-Kursbuch

nebst Taschenfahrplanbuch für den Winterdienst 1884/85 ist soeben erschienen. Das seiner zuverlässigen und praktischen Einrichtung halber rühmlichst bekannte Kursbuch enthält auch die bis September cr. neu eröffneten, sehr zahlreichen Eisenbahnstationen Deutschlands nach amtlichen Quellen bearbeitet.

Tarifwesen.

Die Tagesordnung der jüngst in Strassburg abgehaltenen Deutschen Tarifconferenz umfasste 23 Berathungsgegenstände und erstreckte sich theils auf eine andere Tarifirung gewisser mehr oder minder wichtiger Transportartikel, theils auf Abänderung specieller Vorschriften bei dem Transport einzelner Waaren, theils auf Erörterung der Frage, ob gewisse Frachtgüter als sperrig zu betrachten seien. Das hervorragendste Interesse nimmt der Antrag auf Beseitigung des Sperrigkeitszuschlags für alle jetzt als sperrig erklärten Artikel in Anspruch. Der Ausschuss der Verkehrsinteressenten trat für diesen Antrag sehr lebhaft ein; die Berathung wurde jedoch vertagt und die weitere Erörterung dieser Angelegenheit einer Commission, bestehend aus sechs Bahnverwaltungen und drei Mitgliedern des Ausschusses der Verkehrsinteressenten, überwiesen.

Münster-Enschede.

Am 26. September hat eine ausserordentliche Generalversammlung stattgefunden, auf deren Tagesordnung als hauptsächlichster Gegenstand die Beschlussfassung über die der Bahn gemachte Verstaatlichungsofferte gesetzt worden war. Ueber den Verlauf dieser Generalversammlung wird erst jetzt bekannt, dass die Seitens der Regierung gemachte Offerte acceptirt worden ist.

Eisenbahn Jablonowo-Soldau.

Wie die „K. H. Z." einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg entnimmt, soll jetzt, nachdem die Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen für den Bau der Bahn Jablonowo-Soldau innerhalb des Kreises Neidenburg als gesichert zu betrachten ist, mit den speciellen Vorarbeiten für diese Bahn, und zwar von Jablonowo aus, begonnen werden. Dagegen sind betreffs der Eisenbahnlinie Allenstein-Soldau-Illowo noch nicht alle Bedenken beseitigt.

Bahnproject Hamburg-Segeberg-Neustadt.

Kürzlich hat in Segeberg, wie der „Voss. Z." mitgetheilt wird, eine Comitésitzung stattgefunden, welche sich einstimmig für die Weiterführung dieser Secundärbahn, die ursprünglich bekanntlich nur bis Segeberg geplant war, bis Neustadt aussprach. Am 18. October ist gemeinschaftlich mit den Mitgliedern des Comités der projectirten Bahn Hamburg-Segeberg in letzterem Orte eine

Sitzung abgehalten worden Zwecks Constituirung eines geschäftsführenden Ausschusses. Die Gelder für die Vorarbeiten sind bewilligt und werden letztere sofort in Angriff genommen werden.

Prioritäts-Obligationen der Hamburg-Bergedorfer Bahn.

Nach einem Circularerlass des Finanzministers sind fortan auch die genannten Obligationen, nachdem der Staat diese Anleihe mit dem Eigenthumserwerbe der gedachten Bahn als Selbstschuldner übernommen hat, zur Bestellung von Amts-Cautionen nach Massgabe des § 5 des Gesetzes vom 25. März 1873 zuzulassen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 2. October hat in Stuttgart eine Conferenz stattgefunden. Nach den gefassten Beschlüssen wird der Badisch-Bayerische Güterverkehr in Zukunft im Wesentlichen über jene Routen instradirt werden, welche dem Badisch-Bayerischen Gesammtinteresse am besten entsprechen, also möglichst mittelst directen Verkehrsaustausches an den Badisch-Bayerischen Uebergangspunkten. Die Württembergische Transitroute behält übrigens immerhin noch einen beträchtlichen Verkehrstheil, weil die Umgebung Württembergs in vielen Relationen einen zu grossen und daher nicht mehr lohnenden Umwegstransport im Gefolge haben würde.

Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht über den Betrieb der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn pro 1883/84 entnehmen wir die folgenden Mittheilungen: Die Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahngesellschaft hat sich constituirt in der Generalversammlung am 28. April 1879 unter Festsetzung ihres Grundcapitals auf 1 700 000 *M.* und Genehmigung des Bau- und Betriebsvertrages, welchen das Gründungscomité mit den Bau-Unternehmern Reymer & Masch zu Berlin geschlossen hatte. Die bei der behördlichen Abnahme der Bahn, sowie die bei der im Anschluss an dieselbe dem Bauvertrage entsprechend am 18. December 1880 durch den Herrn Landesbaurath Bluth bewirkten Abnahme festgestellten Baumängel sind beseitigt. Der Betrieb der Bahn konnte in der für die Zeit bis zum 1. April 1885 vertragsmässig vorgesehenen Weise durch die Unternehmer nicht stattfinden, da der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten der pachtweisen Ueberlassung des Betriebes seine Genehmigung versagte. Nach entsprechender Abänderung des Vertrages übernahm daher die Gesellschaft durch ihren Vorstand den Betrieb, aber gewissermassen für Rechnung der Unternehmer, insofern diesen alle zu den laufenden Ausgaben nicht erforderlichen Einnahmen zuflossen, wogegen sie zu den in dem ursprünglichen Vertrage vorgesehenen Leistungen an die Gesellschaft verpflichtet blieben. Nach der anderweiten Feststellung sind diese Leistungen folgende: 1. a) eine Rente des Grundcapitals der Gesellschaft — abzüglich 600 000 *M.* Prioritäts-Stammactien der Unternehmer — von jährlich 3 pCt. bis zum 1. April 1882, $3^1/_2$ pCt. bis zum 1. April 1883, $3^2/_3$ pCt. bis zum 1. April 1884 und 4 pCt. bis zum 1. April 1885, b) der Mehrbetrag, welcher über die vorstehende Verzinsung hinaus erforderlich ist zur Gewährung von 4 pCt. jährliche Dividende an die privaten Besitzer von 140 Stück Prioritäts-Stammactien à 500 *M.*; 2. a) zu den Kosten der Geschäftsführung durch den Vorstand jährlich 9 000 *M.*, b) zur Deckung der Rücklage zum Erneuerungsfonds die nach Massgabe des von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen Regulativs sich ergebenden Beträge; c) zur Deckung der vorgeschriebenen Rücklage in den Reservefonds jährlich 1 700 *M.* Hierin ist demnächst eine Aenderung dahin eingetreten, dass vom 1. April 1881 ab a) auch die Prioritäts-Stammactien der Unternehmer im Betrage von 600 000 *M.* an der Dividende Theil nehmen und die Unternehmer den hierzu erforderlichen Betrag — unter Hinterlegung einer entsprechenden Caution in Staatspapieren — zu zahlen sich verpflichtet haben; b) die Inhaber der Prioritäts-Stammactien auch den statutenmässigen Antheil an demjenigen Reingewinne der Bahn haben, welcher 4 pCt. des Actiencapitals übersteigt. In Folge dieser Vereinbarung werden die sämmtlichen Einnahmen der Bahn von der Gesellschaft zurückbehalten und am Jahresschluss nur insoweit an die Unternehmer abgeführt, als sie über die den Inhabern der Stammactien und der Prioritäts-Stammactien garantirten, bezw. zufliessenden Beträge hinausgehen. Am 1. April 1885 erlischt mit der Garantiepflicht der Unternehmer auch deren Recht auf diese Betriebsüberschüsse. Es wurden vereinnahmt: aus dem Personen- etc. Verkehr 99 243 *M.* (1882/83 102 389 *M.*), aus dem Güter- etc. Verkehr 101 401 *M.* (1882/83 93 623 *M.*), für Ueberlassung von Bahnanlagen 134 *M.* (1882/83 100 *M.*), für Ueberlassung von Betriebsmitteln 310 *M.* (1882/83 250 *M.*), aus Veräusserungen 328 *M.* (1882/83 305 *M.*), verschiedene sonstige Einnahmen 6 471 *M.* (1882/83 6 063 *M.*), Total 207 888 *M.* (1882/83 202 731 *M.*). Dazu kommt der Uebertrag aus dem Jahre 1882/83 mit 943 *M.*, ergiebt als Summa der Betriebseinnahmen 208 831 *M.* Die Summa der Betriebsausgaben beträgt dagegen 102 771 *M.*, so dass ein Ueberschuss von 106 000 *M.* verbleibt. Hiervon geht ab: zu concessions- und statutenmässigen Rücklagen: 1. In den Erneuerungsfonds: a) Rücklagen 18 289 *M.*, b) Erlös für das ausrangirte betreffende Oberbaumaterial 98 *M.*, Summa 18 387 *M.* 2. In den Reservefonds 1 700 *M.* Somit kommt hier noch zur Verrechnung 20 087 *M.* Hiernach verfügbarer Ueberschuss 85 972 *M.* Derselbe wird wie folgt verwendet: Zur Zahlung der Staats-Eisenbahnsteuer 2 614 *M.*, zur Zahlung der Dividende auf die Stammactien von 850 000 *M.* à 4,90 pCt. 41 650 *M.* Davon entfallen: a) auf die Actionäre $3^2/_3$ pCt. 31 166 *M.*, b) auf die Bau-Unternehmer resp. auf Dispositionsfonds 10 483 *M.*, giebt wie vorstehend 41 650 *M.* Zur Zahlung der Dividende auf die Prioritäts-Stammactien von 850 000 *M.* à 4,90 pCt. 41 650 *M.*, Vortrag auf das folgende Jahr 28 *M.*

Hoyaer Eisenbahngesellschaft.

Nach dem Jahresbericht pro 1883/84 haben die Einnahmen aus dem Betriebe der Bahn in dem abgelaufenen Geschäftsjahre eine so erfreuliche Steigerung erfahren (44 050 *M.* gegen 35 088 *M.* im Geschäftsjahre 1882/83), dass es dem Vorstande trotz der sehr erheblichen Ausgaben für die ordnungsmässige Instandsetzung und Unterhaltung der Bahnanlagen möglich war, dem Aufsichtsrath einen reinen Ueberschuss von 6 512 *M.* zur Verfügung zu stellen, von welchem, zufolge Beschlusses des Aufsichtsraths, 5 850 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 4½ pCt. an die Prioritäts-Stammactien und der Rest mit 662 *M.* in 1884 vorgetragen wurde. Die Anleihe im Betrage von 100 000 *M.* zur Bezahlung der Betriebsmittel ist im Laufe des verflossenen Geschäftsjahres nach eingegangener ministerieller Genehmigung definitiv begeben worden, indem das gesammte Capital bei der Sparcasse in Hoya angeliehen und derselben dafür die Bahn hypothekarisch verpfändet worden ist. Der Zinsfuss beträgt 4¼ pCt., d. i. 4 250 *M.* für die ganze Summe von 100 000 *M.* Es werden jedoch laut Anleihevertrag alljährlich 4 500 *M.* an die Sparcasse gezahlt und was davon nicht zur Zinsenzahlung gebraucht wird, wird zur allmäligen Amortisation des Capitals verwandt.

Niederländische Correspondenz.

1. Eisenbahnen.

Die Eisenbahngesellschaften sind Seitens des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe eingeladen worden, zur Förderung der Sonntagsruhe die Annahme und Ablieferung, sowie das Abholen und Bestellen von Eil- und Frachtgütern an Sonntagen so viel wie möglich zu beschränken.

Der Gemeinderath von Breda hat die Concession ertheilt für den Bau und Betrieb 1. einer Pferdebahn von Breda nach Prinsenhage, 2. einer Dampftrambahn von Breda nach Oudenbosch.

Die Gemeinde Hoorn hat sich mit 10 000 fl. an der anzulegenden Localbahn von Hoorn nach Medemblik betheiligt.

Der Gemeinderath von Heerlen hat sich entschlossen den eventuellen Unternehmern einer Dampftrambahn von Sittard nach Heerlen eine Zinsgarantie von 4 pCt. eines Capitals von 50 000 fl. zu gewähren.

In der im Monat August cr. stattgefundenen ausserordentlichen Generalversammlung von Actionären der Niederländischen Centralbahn wurden zu Mitgliedern des in Folge der abgeänderten Gesellschaftsstatuten neu zu organisirenden Administrationsrathes gewählt: die Herren H. M. Bais, Controleur der Niederl. Rheinbahn, Dr. jur. Aug. Philips, Consulent der Niederl. Rheinbahn, Dr. jur. J. C. Reepmaker, Secretär der Commissären der Niederl. Rheinbahn, Dr. jur. T. A. J. van Asch van Wyk und L. Wolff. Durch diesen neuen Administrationsrath wurden die Actionäre der Centralbahn am 2. October cr. zu einer ausserordentlichen Generalversammlung zusammengerufen, zur Entscheidung über die von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, von der Holländischen Eisenbahngesellschaft und von der Niederländischen Rheinbahngesellschaft in Bezug auf die Betriebsübernahme der Centralbahn gemachten Vorschläge.

Mit Rücksicht auf den Umstand, dass die grösste Hälfte der Centralbahnactien durch ein Consortium für die Niederländische Rheinbahngesellschaft angekauft wurden und in Folge dessen auch der neu gewählte Administrationsrath, wie aus oben mitgetheilten Zusammenstellung ersichtlich, von der Rheinbahngesellschaft controlirt wird, war der von der Generalversammlung zu fassende Beschluss nicht zweifelhaft. Die Holländische Gesellschaft hat denn auch einige Tage zuvor ihren Antrag zurückgezogen, so dass nur über die Anträge der Rheinbahngesellschaft und der Staatsbahngesellschaft zu entscheiden blieb. Mit einer grossen Stimmenmehrheit wurde die Verpachtung der Centralbahn an die Rheinbahngesellschaft beschlossen. Da aber der Vertrag noch der Genehmigung der Obligationsgläubiger der Centralbahn und der Regierung bedarf, glauben wir vorläufig auf die Mittheilung der Pachtbedingungen verzichten zu können.

Den Statuten der Geldersch-Overyselschen Dampftrambahn-Gesellschaft ist die Königliche Bewilligung ertheilt worden.

Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer Dampftrambahn:

1. von Borkulo über Barchem, Lochem, mit einer Zweigbahn nach Bahnhof Lochem, über Laren nach Deventer;
2. Stadtbahn in Deventer;
3. von Barchem nach Ruurloo.

Die Gesellschaft kann zu jeder Zeit ihre Befugnisse erweitern:

1. zum Bau und Betrieb von anderen als den oben erwähnten Dampfbahnen;
2. zur Beförderung von Personen und Gütern über andere bestehende oder neu anzulegende, von oder nach Eisenbahnstationen führende Wege;
3. zum Bau und zur Herstellung von Eisenbahnmaterial in den Werkstätten der Gesellschaft.

Das Gesellschaftscapital ist auf 494 000 fl. festgestellt, vertheilt in 1 976 Actien von 250 fl. Die Gesellschaft ist aber befugt, dieses Capital durch Obligationsanleihen zu erweitern.

2. Telegraphen.

Die Niederländischen Reichs-Telegraphenlinien haben seit 1852 bis Ende 1883 an Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten zusammen einen Aufwand von 25 691 265 fl. verursacht. Die Gesammteinnahmen seit 1852 bis Ende 1883 betrugen 17 553 284 fl. Am 1. Januar 1884 betrug die ganze Länge der Reichs-Telegraphenlinien 4 255,9 km, wovon 2 513,8 km längs der Eisenbahnen führen, und diejenige der Drähte 15 714,8 km gegen 15 486,5 km in 1883.

An Reichs-Telegraphenbureaus waren 251 mit 29 Hilfsbureaus vorhanden, ausserdem 257 Telegraphenbureaus von Privatunternehmungen. Bei 148 Reichsbureaus und 12 Hilfsbureaus ist der Post- und Telegraphendienst vereinigt und 19 Reichsbureaus sind für den Telephondienst eingerichtet.

Die Länge der vorhandenen unterirdischen Telegraphenlinien betrug am 1. Januar 1884 113 km und diejenige der unterseeischen Linien 131 km.

Der Verkehr auf den Reichslinien beziffert sich in 1883 auf 3 347 093 Depeschen. Die Einnahmen betrugen 1 065 480 fl. Durch die Eisenbahntelegraphen wurden Depeschen befördert: Niederländische Staatsbahn 131 304, Holländische Eisenbahn 75 441, Niederländische Rheinbahn 49 822, Niederländische Centralbahn 9 151, Nord-Brabantisch-Deutsche Eisenbahn 6 482, Belgische Centralbahn 3 969, Eisenbahn von Gent nach Neuzen 3 287, Eisenbahn von Mechelen nach Neuzen 908, Linksrheinische Eisenbahn (Nymegen-Preussische Grenze) 737, Haarlem-Zandvoort Eisenbahn 5 265 Depeschen.

Verkehr auf der Türkischen Eisenbahnlinie Salonich-Mitrowitza im Jahre 1883.

Der Personentransport auf dieser 363 km langen Eisenbahn betrug im Ganzen 61 395 Reisende, wovon 414 die erste, 3 860 die zweite und 57 121 die dritte Wagenclasse benutzten. Alle Reisenden zusammengenommen haben 7 349 331 km durchfahren, daher durchschnittlich 1 Passagier 119,7 km zurückgelegt hat.

An Reisegepäck sind im Ganzen 596 t befördert worden, wovon 344 t auf Freigewicht und 252 t auf taxirtes Gewicht entfallen. Hunde wurden 209 Stück transportirt.

Die beförderten Eilgüter hatten ein Gewicht von 504 t, die Frachtgüter ein solches von 118 110 t. Von letzteren sind 12 847 t zum Tarif der 1., 3 886 t zu dem der 2., 1 936 t zu jenem der 3. Normalclasse und 99 441 t zu Specialtarifen befördert worden. Pro Bahnkilometer wurden durchschnittlich 327 t Eil- und Frachtgüter transportirt und es hat jede Tonne vom Eilgut 114 und vom Frachtgut 187,8 km durchfahren. Im Ganzen betrug die Zahl der Tonnenkilometer für Eilguttransporte 57 484 und für Frachtguttransporte 22 185 190. Nach Waarengattungen unterschieden, entfallen vom Gewicht der beförderten Frachtgüter auf:

	t		t
Weizen, Roggen, Mais, Gerste, Hafer etc.	62 908	Eisen und Stahl, roh und in Stangen, Eisenblech	2 492
Leinsamen, Hanfsamen, Sesam etc.	2 536	Eisenwaaren, Guss (Nägel, Eisendraht etc.)	419
Früchte, frische und getrocknete	2 332	Petroleum	2 775
Hülsenfrüchte und Gemüse	1 108	Baumwoll-, Schafwoll- und Seidengewebe	1 257
Spiritus (Alkohol)	450	Bau- und Schnittholz	6 155
Wein, inländischer	1 942	Häute, rohe	890
Hanf- und Seilerwaaren	456	Quincaillerien und Spielwaaren	213
Brennholz	2 726	Seife	1 352
Holzkohlen	3 905	Salz	11 446
Zucker	2 214		
Reis	1 371		

Ausserdem wurden noch 50 Stück Pferde und Maulthiere, 160 Stück Ochsen, Kühe und Rinder, 8 160 Stück Schafe, Ziegen und Schweine, zusammen 8 370 Stück Thiere, also durchschnittlich 23,1 Stück pro Bahnkilometer, auf durchschnittlich 180,5 km Entfernung transportirt.

Amerikanische Correspondenz.

Landverkäufe.

Die Central-Pacificbahn hat an eine grosse Viehhändler-Firma 212 000 Acres in Utah, fast ihren gesammten Landbesitz in diesem Staat, zum Preise von etwa 1 D. pro Acre verkauft. (1 Acre = 40,467 a).

Frachten für Vieh und präservirtes Fleisch.

Während längere Zeit hindurch einzelne Verwaltungen bestrebt gewesen sind, die Frachtsätze in östlicher Richtung für präparirtes Fleisch (dressed beef) zu erhöhen, weil dieselben im Verhältniss zu den Frachten für lebendes Vieh zu niedrig seien, hat jetzt die Eriebahn dem Verbandscommissar Fink angezeigt, dass sie sich entschlossen habe, für die Strecke Chicago-Newyork die Fracht für lebendes Vieh auf 40 D. pro Wagenladung oder 20 Cts. pro 100 Pfund, also um 10 Cts. niedriger als bisher, und dressed beef zu 32 Cts. pro Pfund, also um 15 Cts. niedriger als bisher, kartiren zu lassen, weil auch von anderer Seite diese Sätze angewendet seien. Der Commissar hat den Verbandsverwaltungen überlassen, dem Beispiel der Eriebahn zu folgen.

(„Railr. Gaz.")

Receiver.

Ein sehr passendes Beispiel für unsere neuliche Mittheilung über die Rechtsverhältnisse der Verwalter (Receiver) zahlungsunfähiger Bahnen (siehe No. 76 d. J.) bietet sich gegenwärtig dar bei der Newyork-, West-Shore- und Buffalo-Bahn.

Im höchsten Gerichtshof des Staates Newyork wurde am 29. August cr. auf Antrag des Generalanwalts die frühere Einsetzung von Receivern für diese Bahn als illegal erklärt, da die im Orange-Bezirk (Staat Newjersey) geschehene Ernennung im Widerspruch stehn mit der Abtheilung 1 des Receiverschafts-Gesetzes vom vorigen Jahre, wonach die Ernennung von Receivern für eine Gesellschaft nur in demjenigen richterlichen District, in welchem deren Hauptsitz sich befindet, zulässig ist; die Ernennung hätte daher nicht im Orange-County, sondern in Newyork erfolgen müssen. Der Gerichtshof liess auch den Einwand nicht zu, dass, wenn in der ursprünglichen Ernennung ein Fehler liege, dieser durch die Bestätigung in Newjersey beseitigt sei, da hierdurch immer doch nur eine Controlirung des in diesem Staate liegenden Gesellschaftseigenthums zulässig werde. Auf Antrag des Generalanwalts erliess das erstgenannte Gericht ein neues Decret zur Einsetzung von Receivern und ernannte hierzu den Richter a. D. Horaco Russel, welcher schon ursprünglich als solcher eingesetzt war, wogegen es ablehnte, auch den zweiten bisher fungirenden Verwalter, Mr. Houston, vorher Vicepräsident der Gesellschaft, in seiner Thätigkeit zu belassen, da gegen denselben Anschuldigungen erhoben waren, welche ihn als dazu ungeeignet erscheinen liessen.

Defrauden.

Vor Kurzem ist eine aus Güter-Beamten und -Zugführern der St. Louis- und Cavio-Bahn bestehende, vollständig organisirte Bande entdeckt, welche es sich zur Aufgabe gemacht hatte, dieser Bahn Frachtbeträge für Güterbeförderung in grossem Massstabe zu entziehen. Durch Einverständniss zwischen Versand- und Empfangstation resp. dem Zugführer blieben viele Transporte unrapportirt und die Frachten wurden unter die Defraudanten vertheilt. Durch ungewöhnlichen Aufwand einzelner der Betheiligten kam die Sache zufällig ans Licht, es wird aber nicht möglich sein, den vollen Umfang der, der Gesellschaft entstandenen Verluste, die man auf 30—40 000 D. schätzt, festzustellen.

Panamabahn.

Diese von Aspinwall nach Panama führende, beide Küsten verbindende 66½ km lange Bahn hat im Jahre 1883 einen bedeutenden Verkehrszuwachs erfahren. Es wurden befördert:

	1883	1882	Zunahme
Personen	303 979	127 616	138 pCt.
Güter	215 725 t	194 550 t	11 „
Die Einnahmen betrugen:			
für Personen	350 665 D.	224 152 D.	56,5 „
„ Güter	2 051 693 „	1 845 759 „	11,2 „
			Abnahme
„ Postbeförderung etc.	21 481 „	27 722 „	19,5 pCt.
			Zunahme
Summa	2 423 839 D.	2 096 633 D.	15,6 pCt.
Betriebsausgaben	1 121 415 „	833 953 „	34,8 „
Nettoerträge	1 302 424 D.	1 264 680 D.	3,0 pCt.

Die Mehrtransporte sind lediglich dem Bau des Panamacanals und der dabei beschäftigten grossen Arbeiterzahl zuzuschreiben, dagegen haben die Exporte von Südamerikanischen Staaten im Jahre 1883 in Folge des Krieges zwischen Chili, Peru und Bolivia sowie des Bürgerkrieges in Ecuador sich vermindert.

Der Zustand der Bahn war nach dem eigenen Bericht des Betriebsdirectors am Ende des Jahres ein sehr beklagenswerther und es wird grosse Opfer kosten, dieselbe in eine bessere Ver-

fassung zu bringen. Es sind mindestens 35 000 neue Schwellen erforderlich, und die Schienen auf den beiden Endstationen bedürfen völliger Erneuerung.

Haftpflicht.

v. O. **Der Tag des Unfalls ist in die zweijährige Verjährungsfrist des § 8 des R.-Haftpflichtgesetzes nicht einzurechnen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der § 8 des Reichs-Haftpflichtgesetzes schreibt vor: „Die Forderungen auf Schadenersatz verjähren in zwei Jahren vom Tage des Unfalls an. Gegen Diejenigen, welchen der Getödtete Unterhalt zu gewähren hatte, beginnt die Verjährung mit dem Todestage.“ Dass durch diese Vorschrift auch die Frage, ob der hiernach für den Beginn der Verjährung massgebende Tag in die Verjährungsfrist einzurechnen sei oder nicht, zum Gegenstande der Reichsgesetzgebung gemacht worden ist, kann nicht zweifelhaft sein. Im Uebrigen kann aber die Auffassung des Berufungsgerichts nicht gebilligt werden. Während nämlich für das Gemeine Recht auf Grund der Quellen überwiegend angenommen wird, dass der Tag, an welchem das eine Frist in Lauf setzende Ereigniss stattgefunden hat, in die Frist einzurechnen sei, haben die neueren Gesetzgebungen das entgegengesetzte Princip befolgt. Dieser modernen Rechtsanschauung hat sich die Reichsgesetzgebung in den Vorschriften der A. D. Wechsel-Ordn. (Art. 32) und des Hand.-Gesetzbuchs (Art. 328) über die Berechnung der Erfüllungsfristen und den Verjährungsvorschriften der Art. 386, 408, 908, 909, 910 Hand.-G.-B.'s, sowie späterhin in ihren Processgesetzen (§ 199 R.-Civ.-Pr.-Ordn., auch § 42 R.-Str.-Pr.-Ordn.) angeschlossen. Dass die Reichsgesetzgebung in anderen civilrechtlichen Verjährungsvorschriften dieses Princip habe verlassen, statt dessen die Einrechnung des massgebenden Tages vorschreiben wollen, kann ohne genügenden Grund nicht angenommen werden. Dazu kommt noch, dass durch diese Einrechnung die Frist um einen Theil ihrer durch die Gesetzesworte bezeichneten Dauer, nämlich um die Zeit von dem Beginn ihres ersten Tages bis zum Momente des massgebenden Ereignisses verkürzt werden würde und dass eine solche, die Fristbestimmung zu Ungunsten desjenigen, welchem die Verjährung seines Rechts angedroht ist, einschränkende Auslegung überhaupt im Zweifel als unstatthaft erscheint. Der Hinweis der Revisionsbeklagten auf die §§ 61, 67 und 69 R.-Str.-G.-B.'s kann, da aus dem strafrechtlichen Princip eine Folgerung auf die Absicht civilrechtlicher Bestimmungen nicht zu begründen ist, nur in Bezug auf die Terminologie der Reichsgesetzgebung Beachtung beanspruchen, insofern nämlich, als das Reichsstrafgesetzbuch die Frage, ob der Tag des massgebenden Ereignisses in die Frist einzurechnen sei, als durch seinen Ausdruck: „die Frist beginnt mit dem Tage“ von selbst im bejahenden Sinne entschieden ansieht; allein durch die dortige absichtliche Anwendung dieses Ausdrucks in seinem präcisen Wortsinn ist nicht ausgeschlossen, dass andere civilrechtliche Reichsgesetze denselben in einer laxeren Bedeutung gebraucht haben können. — Die Worte des § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes: „Die Forderungen — verjähren in zwei Jahren vom Tage des Unfalls an“, lassen nicht erkennen, ob das Gesetz diesen Tag in die Frist eingerechnet haben will oder nicht. Nun ist zwar einerseits nicht zu bezweifeln, dass dieser Ausdruck und derjenige des folgenden Satzes: „die Verjährung beginnt mit dem Todestage“ in der fraglichen Hinsicht als gleichbedeutend gebraucht worden sind; allein andererseits ergiebt sich auch gerade aus diesem Wechsel des Ausdrucks in Verbindung mit der Beschaffenheit des ersten Ausdrucks, dass der Gesetzgeber hier seine Aufmerksamkeit nicht auf die Entscheidung der gedachten Frage gerichtet hat. Auch das Handelsgesetzbuch bedient sich im Art. 146 Abs. 2 des Ausdrucks: „Die Verjährung beginnt mit dem Tage“. Da dasselbe aber neben einigen anderen vereinzelten Bezeichnungsweisen (Art. 146, Abs. 8, Art. 349) in den schon angeführten Artikeln den unzweideutigen Ausdruck: „Die Verjährung beginnt mit dem Ablaufe des Tages“ anwendet und da auch dem Handelsgesetzbuch die Absicht nicht zugetraut werden kann, dass es in dieser unwesentlichen Hinsicht für seine verschiedenen Verjährungsfristen verschiedene Vorschriften treffen wolle, so ist hiermit ein Fall gegeben, in welchem die Reichsgesetzgebung den ersteren Ausdruck erweislich im Sinne der Nichteinrechnung des betreffenden Tages gebraucht hat. — Endlich wird auch durch die Entstehungsgeschichte des § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes bestätigt, dass bei der schliesslichen Fassung desselben die hier in Rede stehende Frage ganz unbeachtet gelassen worden ist. — Kann nach allem diesen die Ansicht des Berufungsgerichts aus der Fassung des § 8 nicht begründet werden, so muss man aus den angeführten Gründen annehmen, dass die Reichsgesetzgebung auch hier den Grundsatz der Nichteinrechnung des massgebenden Tages zur Anwendung gebracht haben will. — Ebenso ist auch schon in Betreff der Berechnung der Verjährungsfristen der Wechsel-Ordnung, welche gleichfalls abwechselnd die Ausdrücke: „vom Tage an“ und „mit dem Tage“ anwendet, sowohl vom Reichs-Oberhandelsgericht als auch von anderen obersten Gerichtshöfen erkannt worden“. (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 8. Februar 1884; Braun und Blum, Annalen Bd. X S. 169 ff.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Am 1. November 1884 tritt zum **Ausnahmetarif für frisches Obst** bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und Ungarischen Westbahn vom 15. October cr. ein Nachtrag I mit directen Frachtsätzen nach Danzig l. Th., Elbing und Königsberg i/Pr. in Geltung. Exemplare desselben sind bei den Verband-Verwaltungen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 16. October 1884. (2493)
Königliche Eisenbahn-Direction,
für die Deutschen Verband-Verwaltungen.

Die nach der Abtheilung B des Ausnahmetarifs B für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. für den Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld vom 1. April 1883 und der dazu erschienenen Nachträge ab Zeche Alstaden I gültigen Frachtsätze treten mit dem 30. November d. J. ausser Kraft. Vom 1. December d. J. ab erfolgt die Frachtberechnung für Sendungen der Zeche Alstaden I nach den für die Station Styrum bestehenden Frachtsätzen, neben welchen eine Zechenfracht von 1 ℳ 50 ₰ für 10 000 kg berechnet wird.

Elberfeld, den 16. October 1884. (2494)
Königliche Eisenbahndirection.

Vom 20. October 1884 ab wird die Station **Wiesenbad** der Sächsischen Staatseisenbahnen mit den für die Station Annaberg gültigen Tarifsätzen für den **Transport von Flachs, Hanf, Heede und Werg** in den Ausnahmetarif I des vom 1. Juli 1881 giltigen **Ausnahmetarifs** für den directen Verkehr **mit der Station Korschen transito** des Directionsbezirks Bromberg aufgenommen.

Bromberg, den 12. October 1884. (2495 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. November 1884 neuen Styls findet eine directe Personenbeförderung in der I. und II. Wagenclasse, sowie eine directe Gepäckabfertigung von Station Zoologischer Garten der Berliner Stadteisenbahn nach Station St. Petersburg der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn statt.

Die bezüglichen Billetpreise und Gepäckfrachtsätze sind bei der Billet- und Gepäckexpedition Zoologischer Garten einzusehen.

Bromberg, den 14. October 1884. (2496 J)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Mit dem 1. December 1884 neuen Styls tritt der 4. Nachtrag zu dem Theil II des Gütertarifs des Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverbandes in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen, Ergänzungen und besondere Bestimmungen.
2. Aufhebung alter und Einführung neuer Frachtsätze für die Stationen Jaroslaw und Tula.
3. Frachtsätze für die in den Tarif neu aufgenommene Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Bromberg, den 14. October 1884. (2497 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. December l. Js. treten die im Badisch-Bayerischen Gütertarife vom 1. October 1878 sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz ausser Kraft und werden von diesem Zeitpunkte an durch neue, in einem besonderen Tarifhefte zusammengefasste Frachtsätze ersetzt, welche theils Ermässigungen, theils auch Erhöhungen (letztere fast ausschliesslich in Classe B) bringen werden. Ueber die neuen Frachtsätze ertheilt einstweilen und bis zum Erscheinen des neuen Tarifheftes das diesseitige Tarifbureau nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 16. October 1884.
Generaldirection. (2498)

Mit dem 10. November d. Js. tritt für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Cokes** von den diesseitigen Stationen nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft

(Ungarische Linien) unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife ein neuer Ausnahmetarif mit vielfach ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbureau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 14. October 1884. (2499)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Brest-Grajewo. Der mit dem 1/13. September cr. ausser Kraft getretene Specialtarif für die Beförderung von Hanf in Wagenladungen von mindestens 600 Pud = 9 836 kg von den Stationen der Morschansk-Sysrau- und der Rjask-Morschansk Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel wird bis auf Weiteres von sogleich wieder in Kraft gesetzt.

Königsberg, den 15. October 1884. (2500)
Direction der Ostpreussischen Südbahn.

Im **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande** kommen von jetzt ab für den Transport alter Schienen in Ladungen von 10 000 kg folgende Frachtsätze zur Einführung:

Zwickau im Verkehre mit	
Mannheim (Bad. St. B. u. Hess. L. B.)	1,20 M.
Karlsruhe	1,27 „
Ludwigshafen	1,23 „
Frankenthal	1,21 „

pro 100 kg.

Dresden, am 16. October 1884. (2501)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum internen Badischen Gütertarife vom 1. November 1881 ist ein Ergänzungsblatt No. 3, die Entfernungen der Station Reichenau sowie einige Berichtigungen enthaltend, erschienen. Dasselbe ist durch unsere Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 17. October 1884. (2502)
General-Direction.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 15. October cr. tritt Nachtrag I zum Gütertarif Heft 2 in Kraft. Derselbe enthält ausser Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, Ergänzungen der Stationstarife und der Ausnahmetarife und diversen Berichtigungen auch Tarifkilometer für die neu zu eröffnenden Stationen Obhausen, Querfurt und Schraplau, sowie für die Station Friedrichssegen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M., für die Station Blankenburg i/Th. der neu eröffneten Strecke Schwarza-Blankenburg der Saal-Eisenbahn und abgeänderte Tarifkilometer für die Stationen der Werra-Eisenbahn.

Insoweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 1. December cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags I zu haben sind.

Erfurt, den 14. October 1884. (2503)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg - Erfurt. Am 20. October cr. treten in Kraft:

a) Nachtrag II zum Gütertarifheft 1,
b) „ II „ „ 2,
c) „ II „ Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Dieselben enthalten:

a d a) und b) neue bezw. abgeänderte Tarifkilometer für Berlin (Anhalt-Dresdener, Lehrter und Potsdamer Bahnhof), für Gr. Quenstedt, Eisenberg, sowie für Göschwitz-Halle, Eliminirung verschiedener Stationen, Ergänzungen der Ausnahmetarife und Berichtigungen;

a d c) Ergänzungen und Aenderungen zum Haupttarif.

Insoweit durch die Nachträge zum Gütertarif Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. December cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 15. October 1884. (2504)
Königliche Eisenbahndirection Erfurt,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Der durch Nachtrag V zu unserem Local-Gütertarif eingeführte und durch Nachtrag VI bis 31. December 1884 gültige **Ausnahmetarif 11 für Spiritus und Sprit** zum Export bleibt mit Gültigkeit bis 1. April 1885 bestehen.

Breslau, den 16. October 1884. (2505)
Königliche Direction
der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. November d. J. tritt zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Nomenclatur der Ausnahmetarife 1 und 4, Ergänzungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Nimptsch, Puschkowa und Sohrau i/Oberschles. des Directionsbezirks Breslau, sowie für die Stationen Drübeck und Gr. Quenstedt des Directionsbezirks Magdeburg, ferner anderweite bereits am 1. October d. J. in Kraft getretene Entfernungen für die Stationen Leipzig (Magdeb. Bhf.) und Wannsee des letztgenannten Directionsbezirks, Aufhebung von Frachtsätzen und Berichtigung der Entfernungen für mehrere Relationen.

Exemplare des Nachtrages sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Magdeburg, den 17. October 1884. (2506)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Am 20. d. Mts. kommt der Nachtrag I zu dem diesseitigen Local-Ausnahmetarif für den Transport von Niederschlesischen Steinkohlen etc. vom 1. September cr. zur Einführung. Derselbe enthält vom 20. d. Mts. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab gültige Frachtsätze nach Stationen der diesseitigen Neubaustrecken: Liegnitz-Goldberg, Greiffenberg i/Schles.-Friedeberg a/Queis, Greiffenberg i/Schles.-Löwenberg und Bentschen-Meseritz, sowie nach den Haltestellen Britz an der Strecke Berlin-Stettin, Neuhausen zwischen Cottbus und Bagenz und Naundorf zwischen Cossebauda und Weinböhla der Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Tarif-Eremplare sind von den betr. Güter-Expeditionen sowie von dem Auskunfts-Bureau hier Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 17. October 1884. (2507)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. December 1884 wird das Heft 7 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. October 1878 (Saarbrücken-Badischer Verkehr) durch ein neues Tarifheft ersetzt. Dasselbe enthält neben Ermässigungen auch für einzelne Relationen geringe Erhöhungen, welche durch Entfernungsänderungen veranlasst wurden. Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbureaus.

Karlsruhe, den 17. October 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
General-Direction der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen. (2508)

Mit dem 1. December 1884 kommen im **Preussisch-Sächsischen Verbande** für den Verkehr zwischen Leipzig H. S. G. und B. A. und Grajewo, Lyck und Prostken anderweite erhöhte Holzausnahmesätze zur Einführung. Dieselben sind bei vorgenannten Stationen in Erfahrung zu bringen. (2509 J)

Bromberg, den 14. October 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. November 1884 n. St. ab wird der Artikel **Oelkuchen** in Quantitäten von 10 000 kg (610 Pud) im Verkehr von sämmtlichen in der II. Ausgabe des Anhangs zum Tarif vom 15/27. November alten Stils/neuen Stils 1879 für directe Sendungen zwischen einzelnen Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg etc. via Wirballen aufgeführten Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn excl. Smorgon und Minsk nach Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof), Memel und Pillau zu den im vorbezeichneten Anhang bezw. in dem I. Nachtrage zu demselben enthaltenen Frachtsätzen für Getreide etc. befördert, wenn die betreffenden Sendungen unter zollamtlicher Controle spätestens innerhalb 6 Monate von dem Tage ihres Eintreffens in Königsberg resp. Memel resp. Pillau seewärts wieder zur Ausfuhr gelangen.

Für die beregten Oelkuchentransporte im Verkehr von Smorgon und Minsk nach den obigen Deutschen Stationen ermässigen sich die in dem vorerwähnten Anhang resp. im I. Nachtrage hierzu verzeichneten Getreide- etc. Frachtsätze und zwar für Smorgon um 4 Rubel und für Minsk um 9 Rubel pro 10 000 kg (610 Pud).

Bezüglich der Controle und des Nachweises der Wiederausfuhr gelten auch für diese Transporte die seiner Zeit für seewärts zu exportirende Getreidesendungen erlassenen und bei den Güter-Expeditionen Königsberg, Memel und Pillau zu erfahrenden Bestimmungen. (2510 J)

Bromberg, den 11. October 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. Januar 1885 neuen Styls werden die directen Frachtsätze der Stationen Müllrose und Peitz (C. G. und H. S. G. E.) in den Theilen I und II des Gütertarifs des **Deutsch - Mittelrussischen Eisenbahnverbandes** aufgehoben.

Bromberg, den 18. October 1884. (2511 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den vom 1. Mai 1883 ab gültigen Tarifen für den Güter- bezw. Vieh- etc. Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrh.)** einer- und Stationen der **Oldenburgischen Staatsbahn** andererseits treten am 1. n. M. die Nachträge III in Kraft, enthaltend:

I. Vereinigung des Expeditionsdienstes der Stationen Neuss B. M. und Rh., Uerdingen B. M. und Rh., sowie Quakenbrück (Old.) und (K. r.).

II. Einbeziehung der Station Golzwarden der Oldenburgischen Staatsbahn in den directen Vieh- etc. Verkehr.

III. Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Hergenrath des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrh.).

IV. Berichtigungen.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, 1884 October 15. (2512 B & W)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirection.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Gotthard. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 30. August cr. wird mitgetheilt, dass der Verkehr auch von Spezzia wieder gestattet ist.

Strassburg, den 15. October 1884.
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirection (2513)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Mit dem 1. December cr. treten im rubricirten Verkehr für die Relationen Zittau-Ammendorf und Zittau-Gräfenroda erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 16. October 1884. (2514)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Zwischen Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof) einerseits und einigen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Tarifsätze in Kraft.

Dieselben sind bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren. (2515)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Am 1. November 1884 tritt der I. Nachtrag zu Theil II unseres Localgebührentarifes für den Eil- und Frachtgütertransport vom 1. Mai 1883 in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für den Transport von Mineralkohle, Coaks und dergleichen ab Oderberg, Dombrau und Karwin und ist in unserem commerciellen Bureau (Budapest V. Széchenyi utcza 2) erhältlich.

Budapest, 10. October 1884. (2516)
Die Generaldirection.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Die in der Vereinszeitung No. 48 Seite 635 (1477) publicirten Refactiesätze für Reis und Petroleum von Laube- resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Dresden-Elbkai nach Bielitz finden unter Einhaltung der an dieselben geknüpften Bedingungen auch Anwendung auf Sendungen nach M. Ostrau, Oderberg und Troppau (K. F. N. B. und M. Sch. C. B.).

Wien, am 13. October 1884. (2517)
Betriebsdirection.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Mit Giltigkeit vom 15. October 1884 erscheint für den directen Transport von frischem Obst in vollen Wagenladungen à 10 000 kg zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Ungarischen Westbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Bromberg, Berlin und Erfurt andererseits unter Aufhebung des seit 15. September 1884 giltigen Ausnahme-Tarifes eine Neuauflage desselben mit theilweise geänderten Frachtsätzen.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes (Preis 10 kr. pro Stück) können von unserer commerciellen Direction in Wien, sowie von der gesellschaftlichen Betriebsdirection in Budapest direct oder im Wege der Verbandsstationen bezogen werden.

Wien, am 12. October 1884. (2518)
Die Generaldirection.

Mit Wirkung vom 15. d. M. gelangt der **Tarif zur Einführung für die Beförderung von Gütern aller Art, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im Localverkehre** auf der am gleichen Tage zu eröffnenden Neubaustrecke von Ruurloo nach Hengeloo mit Abzweigung von Neede nach Winterswyk der „Geldersch-Overysselschen" Localbahn, sowie im directen Verkehre zwischen den an dieser Strecke belegenen Stationen einerseits und den übrigen Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Amsterdam, 14. October 1884. (2519)
Die Special-Direction der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Im Verkehr
1. zwischen **diesseitigen Stationen** unter einander,
2. zwischen **diesseitigen Stationen** einerseits und
   a) Stationen der Directionsbezirke **Bromberg** und **Berlin via Berlin-Stadtbahn**,
   b) Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn**,
   c) Stationen der **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn**
   } andererseits
3. zwischen Stationen der **ehemaligen Berlin-Anhaltischen Eisenbahn einerseits** und Stationen der **ehemaligen Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn**, sowie der **Braunschweigischen Eisenbahn andererseits über Zerbst**,
4. zwischen Stationen der **Braunschweigischen** und der **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn**

findet vom 1. December d. J. ab die Beförderung von Gepäckstücken aller Art etc. auf Gepäckschein ohne Billetlösung auch mit den Courier- und Schnellzügen statt. Mit demselben Tage wird das zur Frachtberechnung heranzuziehende Mindestgewicht solcher Sendungen von 30 auf 20 kg herabgesetzt, der zu erhebende Mindestbetrag an Gepäckfracht dagegen von 60 ₰ auf 1 ℳ erhöht.

Magdeburg, den 12. October 1884.
Königliche Eisenbahndirection, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen. (2520)

Thüringischer Verbands-Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. December cr. gelangt die directe Personen- und Gepäck-Abfertigung im Verkehr zwischen Eisenach und Gotha einerseits und Jena andererseits via Grossheringen zur Aufhebung.

Erfurt, den 15. October 1884. (2521)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. December cr. wird der Fahrpreis für Retourbillets I. Classe für den Verkehr zwischen Magdeburg und Leipzig via Zerbst von 14,3 ℳ auf 14,4 ℳ erhöht.

Erfurt, den 15. October 1884. (2522)
Königliche Eisenbahndirection,
zugleich für die Königliche Eisenbahn-Direction zu Magdeburg.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Am 15. d. M. ist — nach einer Mittheilung der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten (Betriebs-Abtheilung) — die an der Abzweigung der Donauwörther und Ulmer Strecke zwischen den Stationen Augsburg und Gersthofen einer-, dann Augsburg und Westheim andererseits gelegene Haltestelle Oberhausen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet worden. Die Entfernung von Augsburg beträgt 2,165 km, von Gersthofen 4,575 km, sowie von Westheim 4,229 km.

Berlin, den 20. October 1884. (2523)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 84. 1884.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. October 1884.

Dieser Nummer liegt No. 20 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

„Für die Richtigkeit der Anschlüsse wird keine Gewähr geleistet.“

Diese Bemerkung findet man öfters den Eisenbahnfahrplänen vorgedruckt — einige Fahrpläne aber vermeiden überhaupt die Angabe der Anschlüsse, obwohl solche manchem Reisenden, dessen Reisetour den Uebergang von einer Eisenbahnlinie auf die andere bedingt, sehr erwünscht sein würde. Beides, sowohl der die Zuverlässigkeit der Anschlüsse beeinträchtigende Vorbehalt, wie das gänzliche Fehlen der Anschlüsse, entspringen aus derselben Quelle, nämlich aus der vielfach gemachten Erfahrung, dass gerade bei Angabe der Anschlüsse leicht verhängnissvolle Irrthümer unterlaufen, die trotz aller Vorsicht nicht zu vermeiden sind; dass überhaupt das ganze Anschlusswesen Untiefen verschiedener Art in sich birgt, an denen schon mancher Reisende Schiffbruch gelitten hat.

Denjenigen Lesern, welchen es bis jetzt erspart geblieben ist, hierüber durch eigenen Schaden belehrt zu werden, glauben wir einen Dienst zu erweisen, wenn wir einige dieser Untiefen beschreiben und so kennzeichnen, dass man bei entsprechender Aufmerksamkeit sich einigermassen davor zu hüten im Stande ist.

Zunächst möchten wir zur Orientirung des Lesers eine Unterscheidung treffen zwischen *nothwendigen* und *zufälligen* Anschlüssen. Wenn eine grosse Eisenbahnlinie nicht unter *einer* leitenden Behörde steht, ihre einzelnen Strecken vielmehr verschiedenen Verwaltungen angehören, so muss nothwendigerweise zwischen den letzteren Behufs Feststellung der Fahrpläne eine vorherige Verabredung über den Gang der durchgehenden Züge stattfinden; es werden für die Grenzpunkte der verschiedenen Gebiete Durchgangszeiten für die einzelnen Züge festgesetzt, es wird auch bestimmt, ob und wie lange ein Zug auf die Ankunft des Anschlusszuges einer benachbarten Strecke zu warten hat. So geschieht es beispielsweise auf den Eisenbahnlinien Berlin-Paris, Berlin-Wien, Berlin-Warschau, Berlin-St. Petersburg, Berlin-München, Hamburg-München, Hamburg-Wien, Köln-Basel, Köln-München, Wien-Paris u. s. w.

Die Anschlüsse der durchgehenden Züge werden für die Grenzpunkte Verviers, Bodenbach, Tetschen, Alexandrowo, Eydtkuhnen, Eger, Hof, Aschaffenburg, Bingerbrück, Avricourt, Mühlacker, Ulm, Salzburg u. s. w. festgestellt; diese Anschlüsse sind verabredete, *nothwendige*. Auch die Linie Berlin-Köln, obwohl jetzt ganz Preussische Staatsbahn, zerfällt, weil sie drei verschiedenen Directionen unterstellt ist, in drei verschiedene Fahrplangebiete (Magdeburg, Hannover, Köln rechtsrheinisch) und die Anschlüsse an den Grenzpunkten (Lehrte und Hamm) bedürfen gegenseitiger Verständigung. In gleicher Lage befinden sich die Linien Berlin-Holzminden-Aachen, Berlin-Halle-Bebra-Frankfurt a/M. u. a. m. Es ist das Preussische Staatsbahngebiet zu gross und es sind auf jedem Theile desselben zu viele besondere locale Verhältnisse und den Fahrplan beeinflussende Umstände zu berücksichtigen, als dass (wie bei den kleineren Gebieten der Badischen, Bayerischen, Württembergischen und Sächsischen Staatsbahnen) alsbald von einem Centrum aus ein Fahrplan für das ganze Gebiet aufgestellt werden könnte. Dagegen unterliegen die Fahrpläne der einzelnen Preussischen Eisenbahndirectionen, nachdem sie provisorisch in den Fahrplanconferenzen festgestellt sind, der Prüfung und Genehmigung des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, wodurch die nöthige Uebereinstimmung gegeben wird.

Der Natur der Sache nach sind die Angaben über solche verabredete *feste* Anschlüsse durchgehender Züge vorzugsweise zuverlässig. Aber abgesehen davon, dass der Laie es den in den Kursbüchern und Fahrplänen angegebenen Anschlüssen nicht ansehen kann, ob sie zu den festverabredeten gehören, ist auch bei diesen aus verschiedenen Ursachen die Zuverlässigkeit nicht unbedingt.

Wenn wir diejenigen Anschlüsse, welche nicht durchgehende Züge betreffen, *zufällige* nennen, so deckt dieser Name zwar nicht ganz die Sache, indem auch diese Anschlüsse bei Aufstellung der Fahrpläne mehr oder minder in Betracht gezogen werden — immerhin aber haben diese Anschlüsse nicht solche Wichtigkeit, dass sie unter allen Umständen aufrecht erhalten werden müssten; man gestattet sich bei ihnen eher eine Aenderung, ja man lässt sie fortfallen, wenn andere wichtigere Interessen es erheischen.

Und solche wichtige Interessen (zu denen unter andern auch diejenigen der Postverwaltung gehören) werden oft noch kurz vor Einführung des Fahrplans geltend gemacht, zuweilen auch erst nach der Einführung, wenn die Nachtheile der ungünstigen Lage eines Zuges durch die Erfahrung ans Tageslicht getreten sind. Man ändert dann die Fahrzeiten und berichtigt dieselben in den bereits gedruckten Fahrplänen (bekanntlich durch Aufkleben von Deckstreifen). In den Fahrplänen der Nachbargebiete, in welchen die abgeänderten Züge als Anschlüsse

erscheinen, unterbleibt die Berichtigung meistens, um wieviel mehr erst in den Kursbüchern, welche sämmtliche Fahrpläne wiederzugeben beflissen sind und doch, um rechtzeitig zu erscheinen, schon nach den ersten Ausgaben der Fahrpläne, vielfach sogar nach den Fahrplanentwürfen bearbeitet werden müssen.

Manche der in letzter Stunde vorgenommenen Aenderungen lassen sich in einem Nachtrage geben, zuweilen auch noch in das Kursbuch einarbeiten, soweit einzelne Bogen desselben nicht schon fertig gedruckt waren; die Uebertragung der Aenderungen in alle diejenigen Fahrpläne aber, deren Anschlüsse von der Aenderung berührt werden, gelingt meistens nicht.

Eine zweite sehr ausgiebige Fehlerquelle sind die Irrthümer, die bei dem Satz und Druck eines Plakat-Fahrplans, wie eines Kursbuch-Fahrplans vorkommen können, die also unter den Begriff „Druckfehler" fallen.

Man sollte meinen, diese müssten doch gefunden und berichtigt werden, sobald der Correcturabzug jedes Bogens sorgfältig verglichen wird. Allein die Erfahrung lehrt, dass Druckfehler in jedem grösseren aus Zahlenzusammenstellungen bestehenden Werke vorhanden sind, wenn zu der Anfertigung desselben auch Jahre in aller Ruhe verwendet worden sind. Um so mehr spricht die Wahrscheinlichkeit dafür, dass es in Tabellen und Fahrplänen, die in Eile und Hast innerhalb weniger Tage druckreif gemacht werden, an Druckfehlern nicht mangeln und dass die Druckfehler sich vorzugsweise auch an denjenigen Stellen finden werden, die in letzter Stunde mannigfach geändert werden mussten.

Aber es kommt auch vor, dass in solchen Druckbogen, deren Inhalt seit Jahren von Fahrplanänderungen etc. unberührt geblieben ist, bei einer neuen Ausgabe plötzlich ohne ersichtlichen Grund andere, von den vorherigen abweichende und thatsächlich unrichtige Zahlen- etc. Angaben erscheinen. Diese gar nicht seltene räthselhafte Erscheinung beruht auf folgenden Ursachen.*)

Der Satz jedes Druckbogens bildet eine grosse Platte, auf welcher je nach Umständen 8, 16 oder 32 Seiten neben einander vereinigt sind. Durch einen das Ganze umschliessenden Rahmen wird jede Seite fest an die andere geklammert, ebenso innerhalb jeder Seite die Tausende von kleinen Typen, aus denen die Seite zusammengesetzt ist. Wie leicht einzusehen, nimmt der aus einer grösseren Anzahl solcher Bogenplatten bestehende Satz eines Buches einen grossen Raum ein und muss, bis er für die nächste Ausgabe wieder benutzt wird, an einem besonderen Orte aufbewahrt werden, nach welchem Platte für Platte befördert und von welchem sie zur passenden Zeit wieder abgeholt wird. Oft handelt es sich auch nur um Aenderungen einer Seite und diese wird aus der Platte herausgenommen, der Verband derselben also gelockert. Die Platte wandert ferner aus der Hand des Setzers zur Druckpresse und von dort wieder zurück, befindet sich also meistens auf Reisen und ist darum auch allen Fährlichkeiten des Reisens, Druck und Stoss und lebensgefährlichen Verrenkungen und dem Zusammentreffen mit verschiedenartigen Personen ausgesetzt. Wird die schwerfällige arme Reisende von einem Unfall betroffen, wirft ein plötzlicher Stoss einen Theil ihrer Typen zusammen oder nimmt während des Druckes der auf die Platte gepresste Papierbogen bei seiner Erhebung eine etwas lockere Type liebevoll mit in die Höhe, so fehlen bei solchem Attentate meistens die Zeugen und Niemand will sich dazu bekennen. So kommt es, dass trotz sorgfältiger Prüfung der Probeabzüge zuweilen haarsträubende Fehler erscheinen, und zwar an Stellen, wo Niemand es muthmassen kann, obwohl vorzugsweise auch wieder solche Stellen davon betroffen werden, an denen zuletzt noch eilige Aenderungen vorgenommen und die dabei nicht genügend befestigt worden sind.

Um sich nun gegen solche, durch letzte Aenderungen mittelbar oder unmittelbar veranlasste Fehler thunlichst zu schützen, wird der Besitzer eines Kursbuchs

1. von dem Inhalte des beigefügten Nachtrages Kenntniss zu nehmen und die betreffenden Fahrpläne danach zu berichtigen haben;

2. wird er, wenn er für eine beabsichtigte Reise die in den Fahrplänen angegebenen Anschlüsse in Betracht zieht, der Sicherheit halber die Anschlusszeiten nach den wirklichen Fahrplänen der betreffenden Linien prüfen müssen, was in den Kursbüchern meistens dadurch erleichtert wird, dass sich bei jedem Anschluss Nummer oder Seite desjenigen Fahrplans angegeben findet, dem der Anschluss entnommen ist.

Auch der bei dieser Prüfung inne zu haltende Weg ist vielfach verschlungen und es sind an manchen Stellen Warnungstafeln sehr vonnöthen.

---

*) Wenn auch die nachstehende Darlegung sehr in das Detail eingeht, so wird dieselbe, wie wir annehmen, doch denjenigen Lesern willkommen sein, welche kein genügend klares Bild über die schwierige Herstellung der Kursbücher resp. eines in kleinen Typen hergestellten Druckwerks haben.

Die Redaction.

1. Zunächst ist der Unterschied zwischen Tages- und Nachtzeit wohl zu beachten. In den Deutschen und neuerdings auch in mehreren ausländischen Fahrplänen ist zwar nach dem Vorgange des Reichs-Kursbuchs die Nachtzeit ($6^{\underline{0}}$ Abends bis $5^{\underline{59}}$ früh) durch Unterstreichung der Minutenzahlen bezeichnet. Aber der Nachtstrich ist denselben Gefahren ausgesetzt, wie jede andere Type: widrige Umstände können ihn von dem richtigen Platze an einen unrichtigen versetzen. Solches Versehen entdeckt man bei dem Zurückgehen auf den eigentlichen Fahrplan durch besondere auf diesen Umstand gerichtete Aufmerksamkeit. Gesetzt man hätte, um sich zur Reise von Hamburg nach Wien vorzubereiten, den Fahrplan No. 124 des Reichs-Kursbuchs aufgeschlagen und fände dort (was jetzt allerdings nicht zutrifft)

10.20 ab Hamburg,
8.15 an Dresden,
$8^{\underline{34}}$ an Wien 345, 346,

so würde man durch Nachschlagen des Fahrplans 345 finden, dass die Ankunft in Wien nicht $8^{\underline{34}}$ Abends, sondern 8.34 Morgens erfolgt, und dass der Nachtstrich wahrscheinlich durch einen ungünstigen Zufall von Dresdener Ankunftszeit $8^{\underline{15}}$ in die Wiener Ankunftszeit 8.34 verschlagen ist. Es könnte ja aber vorkommen, dass die unrichtige Ankunftszeit $8^{\underline{34}}$ sich schon in dem Stammfahrplan 345 vorfände und von dort in den Anschluss bei No. 124 übertragen worden wäre. Dies würde man ermitteln, wenn man den Verlauf der betr. Zugverbindung von Anfang bis zu Ende prüft — und dieses Verfahren ist das eigentlich rationelle. Man nimmt hierbei, um durch die verschiedenen bei einem Fahrplane gegebenen Anschlüsse nicht auf eine falsche Fährte geleitet zu werden, die Eisenbahn-Uebersichtskarte zu Hülfe und findet durch Vergleichung von Karte und Fahrplan, dass der zurückzulegende Weg über Uelzen-Stendal-Magdeburg-Leipzig-Dresden-Tetschen nach Wien durch die Fahrpläne 124, 117, 111, 71 und 345 führt, in welchen allen man, um sich vollständig zu orientiren, die betr. Zugverbindung mit ihren Abgangs- und Ankunftszeiten aufzusuchen hat.

2. Dieses Verfahren schützt auch davor, dass man — wie es bei weiten mehrtägigen Reisen wohl vorkommen kann — die Dauer der Reise nicht um einen Tag zu gering anschlägt. Wer sich in Wien aufhält und dort die Ankunft eines Freundes erwartet, der ihm geschrieben hat, dass er am 1. November 5.40 Nachmittags aus St. Petersburg nach Wien abreisen werde, würde fehlgreifen, wenn er aus den Angaben im Fahrplan 333

5.40 ab St. Petersburg,
6.37 ab Warschau,
$5^{\underline{10}}$ an Wien

den Schluss ziehen wollte, dass die Ankunft in Wien am 3. November stattfinden werde. Die Verfolgung des betr. Zuges durch die Fahrpläne 581, 582, 337 und 333 ergiebt, dass zwischen der Abfahrt 5.40 aus St. Petersburg und 6.37 aus Warschau zwei Nächte liegen und dass die Ankunft in Wien erst am 4. November erfolgen kann. Man thut gut, solche Berechnungen Schritt für Schritt mit der Angabe des Datums zu versehen, für den vorliegenden Fall etwa in folgender Weise:

am 1. 5.40 aus St. Petersburg Fahrplan 581,
am 2. 9.0 an Dünaburg,
am 2. 9.15 an Dünaburg Fahrplan 582,
am 3. $4^{\underline{10}}$ an Warschau,
6.37 ab Warschau,
3.2 an Granica,
2.49 ab Granica Fahrplan 337,
3.52 an Trzebinia,
4.17 ab Trzebinia Fahrplan 333,
$7^{\underline{12}}$ an Oderberg,
$7^{\underline{53}}$ ab Oderberg,
am 4. $5^{\underline{10}}$ an Wien Nordbhf.

3. Wenn man das eben gewählte Beispiel aufmerksam prüft, so wird man einen Fehler zu entdecken glauben, der darin läge, dass man in Granica erst 3.2 ankommen und doch die Weiterfahrt mit dem schon 2.49 von dort abgehenden Zuge ausführen soll. Dieser Widerspruch ist jedoch nur scheinbar, er beruht auf dem Unterschiede zwischen St. Petersburger und Prager Zeit. Auf den Russischen Eisenbahnen hat man seine Uhr nach der St. Petersburger, auf den Oesterreichischen nach der Prager Zeit zu stellen, erstere ist der letzteren um 1 Stunde 3 Minuten voraus, die Abfahrt des Zuges aus Granica erfolgt also nach Russischer Zeit erst 3.52 Nachmittags und gewährt dem Reisenden einen Aufenthalt von 50 Minuten.

Wir begegnen solchen Zeitunterschieden, welche das Aufsuchen der richtigen Anschlüsse erschweren und selbst den Kundigen zuweilen verwirren, bei dem Ueberschreiten jeder Landesgrenze; nirgends aber finden wir eine so grosse Fülle von Abweichungen, wie an den Grenzen Norddeutschlands. Dies rührt daher, dass die Fahrpläne jedes anderen Landes in einer einheitlichen Zeit, die Norddeutschen Fahrpläne aber, soweit sie für das Publikum bestimmt sind, in der überall wechselnden Ortszeit (und nur die Dienstfahrpläne in einheitlicher Zeit) aufgestellt werden. Wir haben deshalb bei den Eisenbahnanschlüssen folgende Zeitunterschiede zu berücksichtigen:

Gegen Dänemark (Kopenhagener Zeit)
bei Vamdrup + 14 Minuten;
gegen Russland (St. Petersburger Zeit)

bei Eydtkuhnen-Wirballen	+ 34 Min.	bei Soldau-Mlawa	+ 41 Min.
„ Prostken - Grajewo	+ 35 „	„ Zombkowice	+ 45 „

gegen Oesterreich (Prager Zeit)

bei Myslowitz	— 19 Min.	bei Liebau	— 6 Min.
„ Oswiecim	— 19 „	„ Reichenberg	— 3 „
„ Dzieditz	— 18 „	„ Tetschen	— 1 „
„ Oderberg	— 16 „	„ Bodenbach	— 1 „
„ Jägerndorf	— 14 „	„ Reitzenhain	+ 5 „
„ Ziegenhals	— 13 „	„ Weipert	+ 6 „
„ Mittelwalde	— 9 „	„ Eger	+ 8 „
„ Friedland	— 7 „		

Bayern hat wegen seiner einheitlichen Münchener Zeit nur mit einem Zeitunterschiede gegen Oesterreich zu rechnen. Derselbe beträgt bei Eger wie bei Fürth, Eisenstein, Passau, Braunau, Salzburg, Kufstein + 11 Min.

Gegen Bayern (Münchener Zeit)

bei Hof	— 2 Min.	bei Ritschenhausen	+ 5 Min.
„ Lichtenfels	+ 2 „	„ Gemünden	+ 8 „
„ Grimmenthal	+ 5 „	„ Aschaffenburg	+ 10 „

von Württemberg nach Bayern überall + 10 Min.;
von Baden nach Württemberg + 3 Min.;
gegen Frankreich (Pariser Zeit)

bei Altmünsterol-Belfort	— 24 Min.	bei Chambrey	— 21 Min.
„ Avricourt	— 23 „	„ Metz-Pagny	— 20 „
		„ Amanvillers	— 20 „

(Diese Zeitunterschiede gegen die Französischen Fahrpläne entsprechen ausnahmsweise nicht der geographischen Lage; sie würden es, wenn Paris etwa $1^1/_4$ Grad weiter nach Westen gelegen wäre, als es wirklich der Fall ist. So sind sie um etwa 5 Minuten zu hoch.)

Gegen Belgien (Brüsseler Zeit)
bei Verviers — 7 Min.;
gegen Niederland (Amsterdamer Zeit)

bei Venlo	— 6 Min.	bei Gronau	— 8 Min.
„ Zevenaar	— 6 „	„ Rheine	— 10 „
„ Winterswyk	— 7 „	„ Neuschanz	— 10 „

Bei Betrachtung dieser grossen Zahl von Zeitunterschieden begreift man — absehend von sonstigen gewichtigeren Gründen*) — das Streben der Norddeutschen Eisenbahnverwaltungen, sich von den Fahrplänen mit Ortszeit zu befreien. Könnten die Vorschläge wegen Einführung einer allgemeinen einheitlichen (nur von 15 zu 15 Längengraden um eine volle Stunde abweichenden) Zeit — wie sie jetzt in dem Weltcongress zu Washington berathen worden sind — bei Aufstellung der Deutschen (und ausserdeutschen) Fahrpläne berücksichtigt werden, so fielen alle obigen Zeitunterschiede fort, Deutschland würde mit Schweden, Norwegen, Dänemark, Oesterreich, Ungarn, der Schweiz, Italien und Serbien eine gemeinschaftliche Eisenbahnzeit haben, und es würde in Europa überhaupt — wie in Nordamerika schon seit Anfang dieses Jahres — nur 4 verschiedene, je um eine volle Stunde von einander abweichende Eisenbahnzeiten geben und damit wenigstens eine der Schwierigkeiten beseitigt werden, welche das Eisenbahn-Anschlusswesen aufweist.

Es bleibt noch die Frage zu erörtern, ob bei der nachgewiesenen Unsicherheit der Anschlussangaben es nicht zweckmässiger sei, dieselben in den Kursbüchern ganz fortzulassen.

Wir würden diese Frage selbst dann nicht bejahen, wenn von den Anschlüssen, was bei keinem der uns bekannten Kursbücher zutrifft, ein erheblicher Procentsatz unrichtig wäre.

Denn da die Anschlüsse mit den von Fahrplan zu Fahrplan hinüberführenden Hinweisungsnummern eine zusammenhängende Kette bilden, so wird man dadurch in die Lage versetzt, die Anschlüsse durch eigene Berechnung, wie oben ausgeführt, auf genau vorgezeichnetem Wege prüfen zu können. Würden die Anschlussangaben fehlen, so geriethe man bei Berechnung von Reiseverbindungen meistens in Zweifel über die Wahl der Route, wie der Züge, um so mehr, als die vielfach verschlungenen Fäden des Eisenbahnnetzes fast überall eine grössere Zahl von Reiseverbindungen zwischen je zwei beliebigen Orten ermöglichen.

Wir erblicken darum den Hauptwerth der Anschlussangaben — wenn sie auch nicht unbedingt zuverlässig sind — in ihrer Eigenschaft als Leitfaden bei Berechnung grösserer Reiseverbindungen und wir haben nichts dagegen, sondern erkennen es gerade als einen Vortheil an, wenn die Kursbücher in vorzugsweiser Berücksichtigung dieser Tendenz in verwickelten Fällen die Anschlüsse von den Fahrplänen ablösen und besonders zusammenstellen, wie das Reichs-Kursbuch in den Capiteln: Reisewege nach Oesterreich, nach Frankreich, nach Italien, Russland, Niederland, Schweiz, Constantinopel u. s. w., sowie in den Zusammenstellungen besonders schwieriger oder concurrirender Deutscher Reiseverbindungen (Königsberg-Breslau, Berlin-Frankfurt, Breslau-München u. s. w.). — v. —

*) vergl. S. 733 u. f. des Jahrg. 1883 des „Archivs für Post und Telegraphie“.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien:

1. Die der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen unterstellte, am 15. September cr. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 5,73 km lange Verbindungsbahn Semlin-Belgrad.

Die Länge des auf dem Gebiete der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie liegenden Theiles dieser Verbindungsbahn beträgt 3,4 km, die Reststrecke ist Eigenthum des Serbischen Staates.

2. Die der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinischen) zu Köln unterstellte, am 15. d. Mts. für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Güterverkehr eröffnete, 1,95 km lange Verbindungsbahn Eschweiler Aue-Stolberg Rh.

Die bisherige Station Stolberg-Welau ist dagegen für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen worden.

3. Die der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin unterstellte, am 15. d. Mts. für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung eröffnete, 21,35 km lange Strecke Liegnitz-Goldberg mit den Haltestellen Pahlowitz (7,34 km ab Liegnitz), Wildschütz (11,26 km) und Kosendau (16,19 km), sowie der Station Goldberg (21,35 km).

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die an der neuen Strecke belegenen Haltestellen und die Station Goldberg nicht geeignet.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5706 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Prämiirungs-Kommission, Ueberweisung der Bewerbungen um einen für die Periode vom 16. Juli 1878 bis 15. Juli 1884 vom Vereine ausgesetzten Preis für wichtige Erfindungen und Verbesserungen etc. im Eisenbahnwesen an die Kommission (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 5767 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 5804 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Commission, betreffend Aufhebung der auf den 28. d. Mts. nach Dresden berufenen Kommissions-Conferenz (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 5847 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, Mittheilung über das Resultat der Erklärungen der Verwaltungen über die von der diesjährigen Generalversammlung gefassten Beschlüsse (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Leistungen des Oesterreichischen Handelsministeriums im Jahre 1883.

Wie alljährlich, ist der amtliche Bericht des Handelsministeriums über dessen Geschäftsthätigkeit und zwar jetzt erst für das Jahr 1883 ausgegeben worden. Von den vielen demselben unterstehenden Agenden interessirt uns zumeist der Abschnitt über Eisenbahnwesen, welcher ein übersichtliches Bild der Vorkommnisse auf diesem Gebiete und der enormen Thätigkeit des Ministeriums darbietet. Der Bericht schickt die Darstellung der Eisenbahnpolitik voran, indem als deren oberstes Princip die Verstaatlichungen und als deren Consequenz die Inbetriebnahme der dem Staate und mehreren Privatgesellschaften gehörigen Eisenbahnen gefolgt ist. Der Bericht bespricht sodann umständlich die vielen Gesetze und Concessionen über neue Bahnen, in welcher Beziehung folgende Zusammenstellung von Interesse ist. Es wurden acht neue Eisenbahnlinien inclusive der Trajectanstalt in Bregenz sanctionirt; ferner wurden 74 Gesuche um die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für neue Eisenbahnlinien eingebracht, wovon 55 gegen 57 im Vorjahre bewilligt wurden; überdies gelangten 25 Gesuche um definitive Concessionsertheilung beziehungsweise um Anordnung der derselben vorausgehenden commissionellen Amtshandlungen zur Vorlage. An 7 Concessionswerber für 14 Localbahnlinien erfolgte die Concessionsertheilung, anderen wurde der concessionsmässige Bauvollendungstermin bewilligt. Die internationalen und finanziellen Eisenbahnangelegenheiten, die Conference à quatre, die Anlegung von Eisenbahnbüchern, der Eisenbahnbau, insbesondere der Arlbergbahn-Bau, die zahlreichen und verschiedenartigsten Tarifirungs-Verhandlungen, die Tarifenquête, die Nachträge zum Betriebsreglement, die zahlreichen Massnahmen in Betreff der Fahrordnungen, die Grundzüge für den Betrieb auf Localbahnen, die Abschliessung von Betriebsverträgen, das Sanitäts- und Rettungswesen auf den Eisenbahnen, endlich die Verkehrsangelegenheiten

— werden detaillirt und doch in gedrängter Kürze dargestellt. Es ist geradezu unmöglich, auch nur einen andeutungsweisen Auszug aus der Fülle des vorliegenden Materials in den Rahmen eines Referates zu fassen. Die weit zahlreicheren Correspondenzen, Instructionen, Vorschriften, Erlasse, Noten etc. der Eisenbahnabtheilung unseres Handelsministeriums, welche dieselbe Gesellschaften, Privaten, Behörden und diplomatischen Vertretern gegenüber fortlaufend zu bewältigen hat, bildet eine so grosse Masse von Arbeiten, deren der Bericht zwar nicht erwähnt, die aber nicht minder die aufreibende Thätigkeit dieser Abtheilung in Anspruch nehmen und die exacte Ueberwachung und Leitung unseres gesammten Eisenbahnwesens in jedem dieser Actenstücke documentiren.

Umgestaltungsarbeiten der Strecke Neu-Szöny-Bruck.

Der von der Regierung hierüber eingebrachte Gesetzentwurf bestimmt: § 1. Zur Deckung der Umgestaltungsarbeiten, welche auf Grund des durch den Gesetzartikel 45 vom Jahre 1882 inarticulirten Vertrages auf der in das Eigenthum des Staates übernommenen Neu-Szöny-Brucker Theilstrecke durchzuführen sind, wird dem Communications-Ministerium pro 1884 als durchlaufende Ausgaben und Investitionen des im Gesetzartikel 1 vom Jahre 1884 inarticulirten Staatsbudgets ein Nachtragscredit von 700 000 fl. bewilligt. § 2. Die Bedeckung des im vorhergehenden Paragraph bewilligten Nachtragscredits ist im Sinne des § 4 des Gesetzartikels 1 vom Jahre 1884 zu bewerkstelligen.

Beschluss des Galizischen Landtages, betreffend die Tarifpolitik.

Ueber den mündlichen Bericht des Eisenbahnausschusses wird der Antrag des Grafen Alfred Potocki, die Regierung aufzufordern, mit Rücksicht auf den fortschreitenden Niedergang der Landesproduction in der Tarifpolitik sowohl der Staats- als auch der Privateisenbahnen die Landesinteressen zu wahren, unverändert zum Beschlusse erhoben.

In der hierauf folgenden Landtagssitzung gelangte eine Zuschrift des Statthalters zur Verlesung, worin dieser mittheilt, dass er den Beschluss des Landtages in Betreff der Tarifermässigungen auf den Galizischen Staats- und Privatbahnen dem Handelsminister zur Würdigung vorgelegt habe; aber schon jetzt könne er im Auftrage des Handelsministers erklären, dass bei Feststellung der Tarife auf den Galizischen Staatsbahnen, sowie bei der definitiven Regelung der Verhältnisse auf der Nordbahn und auf denjenigen der Galizischen Privatbahnen, die sich um die Concessionsverlängerung bewerben, die Interessen des Landes Galizien entsprechend gewahrt werden sollen.

Die Decentralisationsfrage.

Der Eisenbahnausschuss des erwähnten Landtages hat über den bekannten Hausner'schen Antrag dem Plenum folgende Resolution zur Annahme empfohlen: In Erwägung, dass das Staatsbahn-Organisationsstatut vom 27. Juni 1884 Bestimmungen enthält, welche den Wirkungskreis der Betriebsdirectionen allzusehr einengen; in Erwägung, dass die Interessen derjenigen Länder, in denen Staatseisenbahnen bestehen, keineswegs im allgemeinen Eisenbahnrathe gehörigen Schutz finden können, sondern nur in den bei den Betriebsdirectionen zu errichtenden Eisenbahnräthen, denen eine entsprechende Ingerenz auf die Feststellung der Eisenbahntarife zustehen würde; in Erwägung endlich, dass das Statut Bestimmungen enthält, welche eine willkürliche Auslegung zulassen: fordert der Landtag die Regierung auf, sie möge durch weitere Verordnungen und beim Herausgeben von Dienstinstructionen diese im Statut enthaltenen Uebelstände zu beseitigen und das Statut in der für die Interessen unseres Landes am meisten zweckmässigen Weise auszuführen trachten.

Beschluss des Kärnthnerischen Landtages.

Derselbe beauftragt den Landesausschuss, auch künftig kräftigst zur Förderung des Projectes der Bahnverbindung Triests mit Salzburg und zur Herstellung der Rosenthaler Eisenbahn mitzuwirken.

Die Nordbahnfrage im Schlesischen Landtage.

Von demselben wurde die Regierung aufgefordert, dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf zur Regelung der Nordbahnfrage vorzulegen, durch welchen im Falle der Verstaatlichung, die zuerst ins Auge zu fassen wäre, für die entsprechende Entschädigung des Landes und der Gemeinden vorgesorgt werden soll. Jedenfalls müssten die Nordbahntarife insbesondere für Massengüter und Personenbeförderung herabgesetzt und Verkehrserleichterungen wie bei den Staatsbahnen eingeführt werden; auch wäre die Nordbahn zum Ausbau der nothwendigen Localbahnen binnen 6 Jahren zu verpflichten.

Befestigung wichtiger Eisenbahnpunkte.

Wie die „Armee- und Marine-Ztg." mittheilt, hat die Generaldirection der Carl-Ludwigbahn in Folge Auftrags des Reichskriegsministeriums an der im Juli laufenden Jahres dem Betriebe übergebenen Localbahn von Jaroslau nach Sokal seitlich der zwischen Jaroslau und Surochow hergestellten 200 m langen Brücke über den Sanfluss vertheidigungsfähige Infanterie-Emplacements herstellen lassen. Das für die hierzu gehörigen Blockhäuser erforderliche Holzmaterial wird auch in Friedenszeiten bereit gehalten. Jedes dieser Blockhäuser soll für eine kleine Infanterie-Abtheilung Unterkunft bieten. Es ist dies in Oesterreich der erste Fall, dass bei Neuanlagen von Bahnlinien fortificatorische Arbeiten schon im Frieden durchgeführt werden.

Rundreisebillets.

Die sämmtlichen an dem Verkehre mit combinirbaren Rundreisebillets betheiligten Oesterreichischen und Ungarischen Bahnverwaltungen haben die Vereinbarung getroffen, auf ihren Linien auch während der Wintermonate keine Unterbrechung in der Ausgabe von combinirbaren Rundreisebillets eintreten zu lassen, so dass nunmehr innerhalb Oesterreich-Ungarn solche Billets während des ganzen Jahres ausgegeben werden.

Carl-Ludwigbahn und Galizische Transversalbahn.

Die zwischen der Generaldirection der Staatsbahnen und der Carl-Ludwigbahn bezüglich der Verkehrstheilung auf der Galizischen Transversalbahn in der Vorwoche stattgehabten Verhandlungen sind nunmehr beendet und unterliegt das Uebereinkommen behufs Perfectionirung nur noch der Genehmigung des permanenten Comités des Staatseisenbahnrathes wie des Handelsministers. Die Generaldirection der Staatsbahnen hat die Proposition der Carl-Ludwigbahn, eine Theilung des Verkehrs für alle jene Güter, welche von den Stationen Stanislau bis Chyrow gehen, nicht stattfinden zu lassen, acceptirt und hiermit ist der Carl-Ludwigbahn die ungetheilte Verfrachtung zweier ihrer wichtigsten Verkehrsgüter, des Petroleums und des Holzes, erhalten. Was den Transport von Vieh aus Galizien nach Wien anbelangt, so hat denselben die Carl-Ludwigbahn ausschliesslich übernommen, da weder die Verkehrsmittel noch die Anlage der Transversalbahn als Gebirgsbahn es dieser ermöglichen, diesen für die Approvisionirung Wiens so wichtigen Verkehr in jenem Umfange und mit jener minutiösen Pünktlichkeit bewältigen zu können, wie ihn die neuesten Vorschriften der Generalinspection bestimmen. Die Eröffnung der beiden noch rückständigen Linien der Transversalbahn ist für 15. November in Aussicht genommen.

Eisenbahntarif-Enquête.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen hatten es s. Z. für erforderlich und zweckdienlich erachtet, zur Vorberathung der Seitens der Tarifenquête 1882—1883, Gruppe IX, gestellten Anträge über allgemeine Tariffragen je ein Subcomité zu bestellen, und zwar betreffend: 1. die Güterclassification, das Tarifschema, Tarifbasen und Nebengebühren; II. das Refactienwesen; III. Transport- und Transittarife. Es mussten langwierige, umfangreiche und schwierige Arbeiten überwunden werden, ehe die diesbezüglichen Anträge formulirt werden konnten; dieselben liegen nun jetzt dem Tarifcomité der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zur Berathung beziehungsweise Antragstellung für die Directorenconferenz vor, welche sehr bald hierüber schlüssig werden dürfte. Wie verlautet, hat das Handelsministerium die Generaldirection der Staatseisenbahnen aufgefordert, diese Vorlagen ihrerseits zu betreiben.

Fleischexport aus Oesterreich-Ungarn.

Bis zur Eröffnung der Arlbergbahn war der Export von Hornvieh nach der Schweiz und nach Frankreich nicht möglich, da die Deutschen Bahnen die Durchfuhr nach ihrer Angabe aus Furcht vor der Viehseuche nicht gestatteten. Nun hat die Generaldirection der Oesterreichischen Staatseisenbahnen wohl im Hinblick auf Galizische Provenienzen einen ermässigten Tarif für Fleischtransporte von Wien nach Paris via Arlberg über die Schweizerisch-Französische Grenzstation Delle erstellt und sofort zur Einführung gebracht.

Steigerung des Personenverkehrs.

Jetzt, nach Abschluss des Sommers, lässt sich bereits ein Ueberblick über die Entwicklung des Localverkehrs auf der Westbahn gewinnen; derselbe hat in diesem Jahre einen bedeutenden Aufschwung genommen. Die Steigerung der Personenfrequenz ist insbesondere folgenden Massnahmen zu verdanken: der Ermässigung des Personentarifes, der Vermehrung der Personenhaltestellen und der Personenzüge, ferner der Fürsorge für Aufstellung von Fahrplänen, welche den Bedürfnissen des Publikums möglichst entsprechen. Die Herabsetzung der Personenfahrpreise, welche nunmehr mit den in Deutschland, speciell in Bayern und Preussen seit Langem bestehenden und erprobten Einheitssätzen der Personentarife übereinstimmen, hat im engeren Localverkehre, namentlich in jenem zwischen Wien und St. Pölten, ein günstiges finanzielles Resultat zur Folge gehabt. Dagegen wurde durch die Reduction der Personenfahrpreise innerhalb weiterer Strecken der Elisabethbahn ein finanzieller Erfolg bisher nicht herbeigeführt.

Das Eisenbahnwesen im III. Quartal 1883.

In dem vollendeten III. Jahresquartale wurde auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine äusserst lebhafte Thätigkeit entfaltet, denn es gelangte eine Zahl von Bahnstrecken zur Eröffnung, die jene der correspondirenden Periode in den Vorjahren weit übertrifft. Es wurden in der Zeit vom 1. Juli bis 30. September nachstehende Linien dem öffentlichen Verkehr übergeben:

Jaroslau-Sokal	146 km
Bisenz-Gaya	17 „
Czernowitz-Nowosielica	31 „
Grybow-Zagorz	115 „
Oswiecim-Podgorze	65 „
Landeck-Bludenz	64 „
somit im Ganzen	438 km,

während an neuen Linien folgende concessionirt wurden:

Spielfeld-Radkersburg	30 km
Budweis-Salnau	73 „
Asch-Rossbach	15 „
daher zusammen	118 km.

Wenn man die Ergebnisse der gesammten Periode vom 1. Januar bis 30. September in Betracht zieht so zeigt sich nachstehendes Verhältniss zum Vorjahre:

	1884	1883
eröffnete Linien	488 km	195 km
concessionsmässig sichergestellte Linien	259 „	201 „

und zwar entfielen auf die einzelnen Quartale des laufenden Jahres 1884:

	Eröffnungen	Concessionirungen
I. Quartal	49,0 km	62 km
II. „	1,4 „	79 „
III. „	438,0 „	118 „

Seit dem Jahre 1880 wurden auf dem Gebiete des Localbahnwesens allein (bis 30. September l. J.) rund 1 300 km dem öffentlichen Verkehr übergeben. Gegenwärtig stehen in Oesterreich rund 900 km Eisenbahnlinien im Bau.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft.

Die 25. ausserordentliche Generalversammlung dieser Bahn, auf deren Tagesordnung der Antrag des Verwaltungsraths, betreffend die Conversion der gesellschaftlichen Prioritätsobligationen stand, fand am 14. d. M. statt. Der Generalsecretär Regierungsrath Kühnelt verlas den Bericht des Verwaltungsraths über das Resultat der mit einer Finanzgruppe (Oesterreichische Länderbank, Berliner Handelsbank etc.) in Betreff der Prioritätenconversion gepflogenen Verhandlungen und die Anträge, welche der Verwaltungsrath bezüglich der Conversion sowie der hiermit im Zusammenhange stehenden Erhöhung des Actiencapitals und der dadurch bedingten Statutenänderungen stellt. Diese Finanzgruppe verpflichtet sich, der Gesellschaft die sämmtlichen noch im Umlaufe befindlichen 5 pCt. Prioritätsobligationen der gesellschaftlichen Anlehen, und zwar: I. Emission vom Jahre 1865 im ursprünglichen Betrage von 12 000 000 fl. Oe. W., II. Emission vom Jahre 1867 im ursprünglichen Betrage von 12 000 000 fl. Oe. W., III. Emission vom Jahre 1868 im ursprünglichen Betrage von 15 600 000 fl. Oe. W., IV. Emission vom Jahre 1872 im ursprünglichen Betrage von 5 400 000 fl. Oe. W. einzuliefern oder die nicht eingelieferten, resp. in der Zwischenzeit zur Ausloosung gelangten Obligationen einzulösen und den auf die nicht zur Einlösung präsentirten Obligationen entfallenden Nominalbetrag in Silber Oesterreichischer Währung aus Eigenem zu Gunsten der Berechtigten gerichtlich zu hinterlegen, wenn ihnen dagegen ein Gesammtbetrag von 52 755 000 fl. Oe. W. in 4 pCt. in Silber verzinslichen Prioritätsobligationen ausgefolgt wird, und zwar sollen, nachdem die I. Emission der gegenwärtigen Prioritätsobligationen einer 10 pCt. Einkommensteuer unterliegt, die an die Stelle derselben tretenden Prioritätsobligationen im Gesammtbetrage von 14 280 000 fl. gleichfalls als steuerpflichtige, die restlichen 38 475 000 fl. dagegen, welche an die Stelle der II., III. und IV. Emission treten, als steuerfreie Prioritätsobligationen emittirt werden. Im Ganzen sollen daher 175 850 Stück neue Prioritäten zu 300 fl. Oe. W. Silber, und zwar 47 600 Stück steuerpflichtige und 128 250 Stück steuerfreie 4 pCt. Prioritätsobligationen emittirt werden.

Die Anträge gehen dahin, das getroffene Abkommen zu genehmigen und das Actiencapital durch Herausgabe von 15 000 Stück neuer Actien um 3 Millionen zu erhöhen, welche für den Bau der Linie Lemberg-Rawa-Tomassow und die Betheiligung an der Geldbeschaffung für die Bukowinaer Localbahnen verwendet werden sollen. Auf die Anfrage eines Actionärs erwiderte ein Verwaltungsrath, was den Zeitpunkt der Conversion betreffe, so beabsichtige das Bankenconsortium, die Operation derart einzuleiten, dass sie mit Schluss dieses Monats beendet wird. Der am 1. November fällige Coupon von 7 fl. 50 kr. in Silber wird für Rechnung der Conversion einbezogen. Die Kosten haben die Banken zu tragen. Eine Commission oder Provision wurde den Banken nicht gewährt; dieselben haben vielmehr alle Kosten und die Risiken der Operation aus Eigenem zu tragen. Die Anträge des Verwaltungsrathes werden hierauf einstimmig angenommen und demselben der Dank votirt. (Die Einladung zu dieser Conversion ist inzwischen in den Blättern bereits publicirt worden.)

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die Haltung unserer Börse war eine unentschiedene; während nämlich Carl-Ludwig in Folge der Cartelabschlüsse auf 273,50 stieg, wichen Nordwest (175) und Staatsbahn (302) unbedeutend wegen des Deutschen Conflictes; etwas mehr wurde davon Nordbahn (2 387) afficirt. Böhmische Bahnen waren wegen besserer Einnahmen wieder beliebt, Localbahn war dagegen wegen der noch andauernden Zuckerkrise sehr gedrückt. Es kamen schon Dividendenschätzungen vor und zwar wurde Staatsbahn auf 30 Frcs. und Elbethal auf 7 fl. Dividende taxirt.

Amerikanische Correspondenz.

Wagenmaler-Verband.

Auch die Wagenmaler (car-painters) haben ihren Verband, dessen 15. Jahresversammlung an 3 Tagen, vom 3. bis 5. September cr., in Boston von etwa 70 Mitgliedern wahrgenommen wurde. Die Discussionen betrafen, abgesehen von Beamtenwahlen und Bezeichnung des „Painters Magazine“ als officielles Vereinsorgan, lediglich praktische Fragen, betreffend die Ausschmückung von Eisenbahnwagen.

Wabash-Bahn.

Der Bericht der Verwaltung an das Illinois Eisenbahn-Commissariat pro 1883/84 ergiebt, dass um nicht weniger als 2 000 000 D. die Einnahmen unter den feststehenden Ausgaben geblieben sind. Während des Kalenderjahres 1883 betrug das Deficit sogar 2 346 952 D. Nur sehr wenige Gesellschaften haben sich bei ähnlichen Verhältnissen so lange dem Eingriff der Gerichte zu entziehen gewusst, wie diese Bahn. Nur dadurch, dass sie Anleihen zur Zahlung der Zinsen aufnahm, wurde es ihr möglich, sich dem Receiver so lange fern zu halten. Es half hierbei freilich noch der Umstand, dass die jene Bahn controllirenden Persönlichkeiten, wie wenigstens allgemein angenommen wird, mit Dutzenden von Millionen anderer Bahnactien überladen waren. Wäre gleich nach dem ersten, schon 1881 eingetretenen Deficit die Bahn in Sequestration gekommen, so würden wahrscheinlich die Course plötzlich sehr heruntergegangen sein und die Wabash-Directoren hätten viele Millionen verloren. Durch Hinausschiebung der Katastrophe gewannen sie dagegen Zeit, sich nach und nach von ihrem Actienbesitz in günstiger Weise frei zu machen.

Verstaatlichungs-Bestrebungen.

Der Anti-Monopoly-Verein in Nebraska ist, soweit bekannt, die einzige politische Körperschaft des Landes, welche die Frage der Verstaatlichung der Amerikanischen Eisenbahnen in Erwägung gezogen hat. Eine ihrer Resolutionen geht dahin: „Wir begünstigen den Uebergang des Eigenthums aller Bahnen an den Staat und die Uebernahme der Verwaltung durch die Regierung und wir halten es für zweckmässig, dass dieselbe alle Linien zu dem abzuschätzenden gegenwärtigen Werthe ankauft“. Dieser Verein hat auch bei der legislativen Versammlung von Nebraska einen Antrag eingebracht auf Einsetzung eines Eisenbahn-Commissariats und Abstellung der bestehenden Missbräuche durch entsprechende Gesetze.

Concurrenzkämpfe.

Mit welcher Heftigkeit sich oft die einzelnen Linien den Verkehr abzunehmen suchen, davon giebt ein Artikel des „Courrier-Journal“ von Louisville wieder ein drastisches Beispiel. Eine von einem Kansas-Land-Agenten veranlasste Extrafahrt von Kentucky nach Kansas sollte von Hustonville, nahe an der Cincinnati Southernbahn, abgelassen werden. Die Agenten dieser Bahn, in Verbindung mit der Ohio- und Mississippibahn, waren zuerst auf dem Platze; aber sobald der Louisville- und Nassvillebahn und der Louisville- und St. Louis Airbahn die Sache bekannt wurde, sandten diese ebenfalls Agenten nach Hustonville und der Kampf begann. Der regelmässige Rundfahrtpreis beträgt 41 D.; dieser wurde sogleich auf 20 D. herabgesetzt, dann auf 15 D., nachher auf 9 D.; Nachmittags auf 6 D., gegen Abend auf 1 D. und um 10 Uhr Abends auf 50 Cts.!

Um Mitternacht hing die Cincinnati-Partei ein grosses baumwollenes Banner über die Strasse hinweg mit den aufgedruckten Worten: „Alle, welche nach Kansas zu reisen wünschen, werden unentgeltlich mitgenommen.“ Die Louisville-Partei hielt dagegen an dem Preise von 1 D. fest, bis sie nahezu 100 Billets abgesetzt hatte. Am folgenden Tage wurde eine Vereinbarung zwischen den kämpfenden Parteien auf 9 D. getroffen und mehr als 300 Personen erhielten dann zu diesem Preise Billets bis Harper und Florence, Kansas, eine Entfernung von beinahe 1 300 km. Nach der Louisviller Mittheilung sind schliesslich mit der Louisville- und Nashvillebahn 273 und mit der Cincinnati Southern etwa 100 Extrazügler befördert. („Railr. Gaz.“)

Mexico.

Die neuen Eisenbahnen in Mexico scheinen bis jetzt noch keine glänzenden Geschäfte zu machen. In den vier Monaten vom Mai bis August cr. — allerdings der Regenperiode und daher stilleren Geschäftszeit — wurden an Bruttoeinnahmen bei der Mexicanischen Centralbahn erzielt:

	Mai	Juni	Juli	August
	D.	D.	D.	D.
	265 344	243 453	230 153	240 000
oder pro Mile . .	215	197	186	194

Da die Mexicanische Münze in Silber besteht, so muss hiervon noch $^1/_7$ abgesetzt werden zur Gleichstellung mit dem Werth der Noramerikanischen Münze. Die Mexicanische Nationalbahn erzielte in den drei Monaten April bis Juni cr. 396 *M.* pro Monat Brutto und 40 *M.* Netto pro Kilometer. Das Bahnnetz der Letzteren besteht aus zwei, weit von einander entfernt gelegenen Stationen, aber sie hat nicht, wie die erstere, verschiedene Hunderte von Meilen Bahn durch Gegenden ohne allen Localverkehr, also von sehr geringem Ertrage.

Bahnmeister-Verein.

Zu der am 10. September d. J. in Indianapolis stattgefundenen Jahresversammlung des Vereins Amerikanischer Bahnmeister war von den älteren Mitgliedern nur eine geringe Anzahl erschienen, weil sie ungewöhnlich viel zu thun haben; es wurden aber 50 neue Mitglieder aufgenommen.

In der Abendversammlung des ersten Tages wurde über die Frage der Beschotterung (ballasting) verhandelt und diejenige über Weichen und Herzstücke angemeldet.

Am zweiten Tage wurde letztere, nachdem die Adresse des Präsidenten verlesen war, zur Discussion gebracht, ebenso wurde verhandelt über Sicherheitsapparate, Erhöhung der äusseren Schiene in Curven, Wirkung ungleich gespurter oder ausgelaufener Räder auf das Gleis, die beste Form und das passendste Gewicht der Schienen für das jetzt gebräuchliche Fahrmaterial.

Nach erfolgter Wahl der Vereinsbeamten wurde sodann Chicago als nächstjähriger Versammlungsort gewählt und viele Mitglieder betheiligten sich dann am dritten Tage an einem Ausfluge nach Cincinnati.

Während der Versammlungstage fand eine Ausstellung von Gegenständen des Bedarfs für Oberbau etc. statt. („Railr. Gaz.“)
H.

Präjudizien.

Verunglückungen im Eisenbahndienste.

v. O. **Ein Wechselwärter befindet sich bei Ueberschreitung des Bahnhofsgleises von dem ihm anvertrauten Wechsel zu seiner Diensthütte in Ausübung seines Berufes und kann daher wegen einer ihm bei dieser Gelegenheit ohne sein Verschulden zugestossenen Verunglückung und dadurch herbeigeführten Dienstunfähigkeit Anspruch auf den betreffenden Pensionsbezug machen.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Die K. Bayerische Verordnung vom 3. October 1857, die Gehalts- und Dienstverhältnisse des Personals der K. Verkehrsanstalten betr., welche unter No. V allen Bediensteten „im Falle des Verunglückens im Dienste und der dadurch herbeigeführten Dienstunfähigkeit“ eine Pension von mindestens 7 Zehntheilen des Hauptgeldbezuges zusichert, enthält zwar keine durch einen Gesetzgebungsact begründete Rechtsregel, allein durch dieselbe sind in Ansehung der Pensionsverhältnisse des genannten Personals unmittelbar rechtsverbindliche Vorschriften geschaffen, welche den Charakter einer Rechtsnorm haben und denselben dadurch nicht verlieren, dass sie dem Einzelnen gegenüber privatrechtliche Wirkungen äussern. Es erscheint daher zulässig, die Revision auf unrichtige Anwendung dieser Verordnung, deren Geltungsbereich das ganze Königreich umfasst, zu stützen (§ 512 C.-Pr.-Ordn.). — Die Frage sodann, ob eine gewisse Thätigkeit als „Dienst“ anzusehen sei, bewegt sich auf dem Rechtsgebiete. Denn die Beantwortung beruht nicht auf dem durch die jeweiligen Umstände des vorliegenden Falles bedingten richterlichen Ermessen, sondern auf Feststellung eines Begriffs, für welchen die bestehenden staatlichen Anordnungen massgebend sind. In dieser Hinsicht hat der Richter, ohne durch Aeusserungen der Parteien, welchen eine Disposition über Rechtsbegriffe nicht zusteht, beengt zu sein, den gegebenen Thatbestand selbstständig zu prüfen. Es kann deshalb darauf nicht ankommen, dass Kläger im Laufe der Darstellung des der Klage zum Grunde liegenden Vorfalles sich dahin ausdrückte, die Verunglückung sei „nach Beendigung seines Dienstes“ erfolgt. — Nach der Auffassung des beklagten Eisenbahnfiscus bildet No. 5 der angeführten Verordnung eine Ausnahmebestimmung, welche auf das engste zu interpretiren, daher auf Unfälle während der unmittelbaren Dienstesleistung, bei Wechselwärtern also auf Vorgänge während der Ueberwachung des Wechsels zu beschränken sei. — Gemäss § 9, l. 1 Bayerischen Landrechts ist es die Aufgabe der Auslegung, die Bedeutung und den Umfang des Gesetzes nach dem Wortlaute festzustellen. Für die Auslegung der fraglichen Verordnung ist nun von Erheblichkeit einerseits, dass sie zwischen den verschiedenen Abschnitten einer dienstlichen Thätigkeit nicht unterscheidet, daher im Hinblick auf bekannte Auslegungsregeln die Gesammtheit der dienstlichen Handlungen und Verrichtungen umfasst, andererseits, dass in No. XI derselben als Zweck „Fürsorge für das Personal der Verkehrsanstalten“ bezeichnet wird. Allerdings ist dem Beschwerdeführer zuzugeben, dass nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauche Unfälle, welche lediglich aus Veranlassung des Dienstes, wenn auch in einem gewissen Zusammenhang mit demselben, sich ereignet haben, nicht ohne Weiteres in den Bereich der Verordnung gezogen werden können, dass letztere daher nicht auf Verunglückungen erstreckt werden kann, welche einem Bediensteten überhaupt gelegentlich des Ganges zu seinem Dienstposten zustossen. Auch erscheint es bedenklich, den vom Berufungsrichter aufgestellten Satz, dass in dem Centralbahnhofe zu München der Dienst beginne, wenn der Bedienstete im Bahnhofe sich eingefunden, und endige, wenn er ihn nach Ablauf der Dienstzeit verlassen habe, in dieser Allgemeinheit als richtig anzuerkennen. — Allein nach dem vom Berufungsgerichte aus dem Ergebnisse der Parteiverhandlungen festgestellten Thatbestande war Kläger, welcher die Function eines Wechselwärters im erwähnten Centralbahnhofe bekleidete, um seine innerhalb des Schienennetzes gelegene Diensthütte zu erreichen und sodann von dort wegzukommen, genöthigt, eine grössere Anzahl von Eisenbahngleisen zu überschreiten. Er ist am 2. August 1882 Nachts 11 Uhr beim Verlassen seines Postens, als er über einen sogen. Englischen Wechsel des Schienengleises ging, ohne sein Verschulden hingefallen und hat dabei die seine Dienstunfähigkeit bewirkende Verletzung erlitten. Dass bei Feststellung des Thatbestandes ein Rechtsfehler begangen worden sei, ist nicht ersichtlich, vom Revisionskläger auch nicht geltend gemacht worden. — Derselbe ist daher der Entscheidung zum Grunde zu legen. — Hierbei kommt zuvörderst in Betracht, dass zufolge bahnpolizeilicher Vorschriften dem im Dienste nicht befindlichen Personal das Betreten der Eisenbahngleise verboten ist; ferner, dass Kläger, um zu dem Wechsel, dessen Bedienung ihm oblag, zu gelangen und von da wegzukommen, über die Gleise gehen musste. Der Eisenbahnfiscus erachtet diese Thatumstände bedeutungslos, indem er hierin lediglich eine den Bediensteten ertheilte Erlaubniss zum Betreten des Bahngleises erblickt, durch welche dieselben von der sie ausserdem treffenden Bestrafung befreit würden. Da jedoch Kläger die ihm zugewiesene Ueberwachung des Wechsels nicht anders, als mittelst Ueberschreitens der Gleise bethätigen konnte, so kann nicht von einer blossen Erlaubniss die Rede sein, welche die Wahl voraussetzt, ob man von ihr Gebrauch machen will oder nicht. — Indem Kläger, um seinen Posten zu erreichen und von ihm sich zu entfernen, die Gleise überschritt, befand er sich vielmehr in einer Thätigkeit, welche als Ausfluss seiner dienstlichen Stellung erscheint, wozu er kraft seines Dienstes berufen und verpflichtet war. Diese Thätigkeit bildete daher einen Theil des ihm übertragenen Dienstes, welcher den Kläger den eigenthümlichen mit dem Dienste bei Eisenbahnen verbundenen Gefahren aussetzt. — Die vom Ober-Landesgericht erlassene Entscheidung stellt sich daher, wenn auch aus theilweise anderen Gründen, als vollkommen gerechtfertigt dar.“ *) (Erk. des Obersten Landesgerichts zu München vom 8. März 1884; Samml. der Entscheid. Bd. X S. 349 ff.)

---

v. O. **Schadenersatz aus der durch die Eisenbahn bewirkten Belästigung durch Zuführen von Rauch und Dampf in Fabrikgebäude durch deren Fenster.** — In einem Process der Kaufleute L als Eigenthümer eines an der Stadtbahnstation „Jannowitz-Brücke“ zu Berlin belegenen Fabrikgebäudes wider die Stadtbahnverwaltung auf Schadenersatz wegen Zuführung von Rauch und Dampf in einer belästigenden und ungewöhnlichen Weise aus der Locomotive der Stadtbahn in die Räume der oberen Stockwerke des Gebäudes durch die Fenster derselben hat das Reichsgericht ausgesprochen, dass bei Immissionen von Rauch und Dampf in einer belästigenden und ungewöhnlichen Weise durch die Fenster des Nachbargebäudes von dem immittirenden Nachbar selbst dann Schadenersatz zu leisten ist, wenn er berechtigt ist, die Fenster des durch Rauch belästigten Nachbars zu verbauen. Die Beschwerde der beklagten Stadtbahnverwaltung führt aus, dass, falls sie berechtigt sei, die Fenster der Kläger zu verbauen, diese keine auf das Vorhandensein der Fenster gestützten Schadenersatz-Ansprüche erheben könnten. Aus dem Recht der Beklagten, auf ihrem Grundstück ohne Berücksichtigung der von den Klägern

---

*) Auch das Preussische Ministerialrescript vom 19. Juni 1868 (M.-Bl. S. 226) spricht den Beamten und Arbeitern, welche bei der Staatseisenbahn-Verwaltung angestellt bezl. beschäftigt sind, in solchem Falle eine Pension im Betrage von $^3/_4$ ihres Diensteinkommens bezl. letzten Lohnes zu. Die Red.

angelegten Fenster zu bauen, folgt aber nicht, dass Beklagte von ihrem Grundstück aus in die thatsächlich vorhandenen Fenster schädliche Stoffe einführen darf. Rep. 21/84. (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 2. Juli 1884.)

Literatur.

Von der bei A. Hartleben erscheinenden **„Bibliothek des Eisenbahnwesens"** sind die Bände III und IV erschienen.

Band III: „Handbuch des Telegraphendienstes der Eisenbahnen" von A. Prasch, Ingenieur (mit 117 Abbildungen). Der Verfasser bezeichnet dieses Buch sehr bescheiden als ein „Lehr- und Nachschlagebuch" und als eine „Ergänzung der bestehenden Instructionen". Wir haben darin mehr als dies gefunden. Das Buch, mit grosser Kenntniss der Bedürfnisse desjenigen, der den Telegraphendienst erlernen will, und desjenigen, der beim Telegraphendienst sich über den vor seinen Augen täglich abspielenden Process eingehender belehren will, geschrieben, bietet eine vollständige Darstellung des beim Eisenbahn-Telegraphendienst zu wissen Nöthigen. Es kann daher nicht nur dem, welcher Eisenbahntelegraphist werden will, sondern jedem practischen Eisenbahnbeamten bestens empfohlen werden. Man sieht aus der ganzen Anlage und Schreibweise, dass der Verfasser den gesammten Dienst kennt und weiss, wo durch ein Nachschlagebuch nachgeholfen werden muss und welche Art der Belehrung dem Eisenbahnbeamten willkommen ist.

Band IV: „Repetitorium der Mathematik und Elektricitätslehre für die Bedürfnisse der Eisenbahnpraxis elementar behandelt" von Ingenieur J. Krämer, Docenten für Elektrotechnik am höheren Curse der Wiener Eisenbahnbeamten-Fortbildungsschule (127 Abbildungen), ist wohl etwas schwerer geschrieben als Band III, und daher hauptsächlich für Eisenbahningenieure und solche bestimmt, die sich in der Technik des Eisenbahnwesens weiter und zwar wissenschaftlich auszubilden gedenken, immerhin ist aber auch dieser Band weiteren Kreisen zu empfehlen, denn selten wird in einem Buche auf so engem Raum so viel des Wissenswerthen und Wissensnöthigen in so bündiger Form zusammengedrängt worden sein, als hier. Die Pflege der Elektrotechnik ist für die Bahnen ein Bedürfniss, wie (für Oesterreich) die Einbeziehung dieser jüngsten Wissenschaft in die Wiener Fortbildungsschule zeigt. Zur Ausbildung von Telegrapheningenieuren wird sich dieser Band IV ganz besonders eignen, denn er zeigt, was und in welcher Reihenfolge gelernt werden muss, um ein tüchtiger Elektriker werden zu können.

Beide Bände sind von der Verlagshandlung splendid ausgestattet, die Illustrationen geradezu musterhaft. Band V der Eisenbahnbibliothek ist unter der Presse: S. Wuill über Transportdienst.

Kursbücher.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. 1884. Ausgabe No. VII. — October. — Winterfahrpläne. — Berlin. Julius Springer. Preis 2 ℳ.

Das pünktlich wie immer am 15. October erschienene Reichs-Kursbuch enthält die neuen Winterfahrpläne, welche grösstentheils an diesem Tage in Kraft getreten sind.

Abgesehen von den in jedem Winter eintretenden Beschränkungen der Bäder- und Gebirgstouren verdienen folgende Aenderungen als besonders wichtig hervorgehoben zu werden:

1. Der Fahrplan der kürzlich eröffneten Arlbergbahn, der eine Expressverbindung zwischen Wien und Basel-Paris-London über Salzburg-Wörgl-Innsbruck-Landeck-Buchs-Zürich herstellt und die Thäler des westlichen Tirols dem Reiseverkehr erschliesst, auch günstige Verbindungen zwischen Lindau und Verona, sowie zwischen Wien und Graubündten herstellt.
2. Eine neue Courierzugverbindung (zweimal täglich) zwischen Berlin und Aachen über Dortmund-Mülheim an der Ruhr-Crefeld (RKB. 156) mit Anschlüssen nach Paris vgl. RKB. 478 bis 480.
3. Die Früherlegung des Mitteldeutschen Nachtschnellzuges, welcher jetzt statt 10²⁰ schon 8⁰ Abends von Berlin Anh.-Bhf. über Eisenach nach Frankfurt a. M. abfährt und dadurch frühere Ankunft in Strassburg, Basel, Bern ermöglicht. RKB. 193.
4. Nach Fahrplan 3 des Reichs-Kursbuchs erfolgt die Abfahrt und Ankunft der Züge zwischen Berlin und Hamburg jetzt auf dem Lehrter Bahnhof bezw. den Stadtbahnhöfen.
5. Zu den Stadtbahnhöfen Berlins — von welchen alle Schnellzüge (ausgenommen diejenigen der Berlin-Anhalter, Dresdener Görlitzer, Stettiner und Stralsunder Eisenbahn) und sämmtliche Personenzüge in den Richtungen nach Königsberg Pr. und Breslau abgelassen werden — tritt jetzt auch, wie bereits mitgetheilt, der Bahnhof Zoologischer Garten.
6. Zu den im Winter regelmässig fortfallenden Zügen für Bäder und Kurorte gehören:
   a) der Abendcourierzug Berlin-Stralsund,
   b) der Courierzug Berlin-Swinemünde,
   c) der Schnellzug Hamburg-Cuxhaven,
   d) der Tagesschnellzug Prag-Karlsbad-Eger-Nürnberg-Würzburg-Frankfurt a/M.,
   e) die Schnellzüge München-Eger,
   f) die Nachtcourierzüge Wien-Oderberg-Krakau,
   g) die Nachtcourierzüge München-Lindau.

Um das rechtzeitige Erscheinen zu ermöglichen, haben einige zu spät eingegangene Fahrpläne, darunter der für die Bodenseedampfschiffe, nicht mehr berücksichtigt werden können und sind in einem besonderen Nachtrag aufgenommen worden. Es wird jedem Käufer des Reichs-Kursbuchs dringend empfohlen, auf das Vorhandensein dieses Nachtrags zu achten bezw. sich denselben von der betr Buchhandlung oder der Post noch nachträglich liefern zu lassen. —x—

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. November d. J. werden von der im Bau begriffenen Bahnlinie Allenstein-Mehlsack-Kobbelbude mit Abzweigung von Braunsberg nach Mehlsack

a) die 45,20 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Allenstein zu unterstellende Theilstrecke Göttkendorf-Wormditt,
b) die 27,12 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Danzig zu unterstellende Zweigstrecke Braunsberg-Mehlsack

dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die auf diesen Strecken kursirenden gemischten Züge mit Personenbeförderung sind aus dem mit dem 15. October cr. in Kraft getretenen, auf allen Stationen unseres Verwaltungsbezirks aushängenden Winterfahrplan zu ersehen.

Die Personen- und Gütertarife sind bei allen Stationen verkäuflich.

Bromberg, den 17. October 1884. (2524)
Königliche Eisenbahndirection.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Am 1. November d. J. wird — nach einer Mittheilung der Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn — die an der Strecke Lundenburg-Brünn zwischen den Stationen Saitz und Branowitz gelegene Haltestelle „Auspitz", welche gegenwärtig nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtet ist, auch für den allgemeinen Frachtverkehr eröffnet werden.

Von der Beförderung von und nach „Auspitz" sind jedoch explodirbare Artikel und solche Güter ausgeschlossen, zu deren Auf- und Abladung besondere Hilfsmittel erforderlich sind.

Lebende Thiere können sowohl im Eilgut- als auch im Frachtverkehre zum Transporte von und nach „Auspitz" angenommen werden.

Berlin, den 23. October 1884. (2525)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

II. Güterverkehr.

In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 11. d. M. theilen wir hierdurch mit, dass, insoweit durch die Einführung des neuen **Nassau-Elsass-Lothringischen Tarifs** und bezw. des Nachtrags IV zum **Frankfurt-Hessischen Wechseltarife** im Verkehr mit den Stationen Basel (Reichsb. u. Bad. B.), Mannheim und Eberbach (Bad. B. u. H. L.-B.) Erhöhungen eintreten, die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 30. November cr. Anwendung zu finden haben.

Frankfurt a/M., den 21. October 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection. (2526)

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Mit Giltigkeit von sofort erscheinen Specialtarife für Talg in Wagenladungen von 600 Pud von Stationen der Orenburger Bahn und Sysran, Station der Morschansk-Sysran

Bahn, sowie für Spiritus in Wagenladungen von 360—610 Pud = 5 902 bis 10 000 kg von Stationen der Rjask-Morschansk und Morschansk-Sysran Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel. Dieselben sind käuflich à 10 ₰ bei den genannten Deutschen Güterexpeditionen zu haben.

Königsberg, den 20. October 1884.
Direction
der Ostpreussischen Südbahn. (2527)

Am 1. November d. J. gelangt im **Ausnahmetarif B für Eisenerze etc.** des Ostdeutsch-Böhmischen Verbandes (Nachtrag VIII—X des Tarifhefts 1) ein neuer directer Frachtsatz von Lestina, Station der Oe. N. W. B., nach Ludwigsglück und Zabrze von 0,92 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 18. October 1884. (2528)
Königliche Eisenbahndirection.

Vom 25. d. Mts. ab wird die Station Rheingönheim der Pfälzischen Eisenbahnen mit den für die Station Mutterstadt bestehenden Frachtsätzen in den **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbands-Kohlenverkehr** aufgenommen.

Köln, den 20. October 1884. (2529)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Mit dem 1. November d. J. treten im **Bromberg-Sächsischen Verbande** für Dresden-Altstadt und Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.) neue Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandstationen in Erfahrung zu bringen sind.

Bromberg, den 14. October 1884. (2530 J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Bromberg** vom 1. Mai 1882 tritt am 1. November d. J. der 6. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Berlin Ostbahnhof, Carlsberg, Heydekrug, Jugnaten, Kukoreiten, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Memel, Pogegen, Prökuls und Stonischken des Directionsbezirks Bromberg; Entfernungen bezw. Tarifsätze für verschiedene neue aufgenommene Stationen der Directionsbezirke Bromberg und Köln (linksrheinisch); einen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II, welches zum Export über Königsberg und Tilsit nach Russland bestimmt ist, und endlich Berichtigungen.

Etwa in dem Nachtrage enthaltene Erhöhungen, welche nicht bereits bekannt gemacht sind, treten erst mit dem 15. December l. J. in Kraft.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,35 ℳ käuflich zu haben.

Köln, den 25. October 1884. (2531)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Vom 20. October d. J. ab gelangen directe Frachtsätze für den Verkehr mit Nersingen, Station der Bayerischen Staatseisenbahnen, zur Einführung. Näheres ist bei den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren.

Erfurt, den 18. October 1884. (2532)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die Specialbestimmungen und Tarife für die Beförderung von Gütern, sowie einzelner Stücke Vieh (incl. Pferde) auf der schmalspurigen Eisenbahn Zittau-Markersdorf kommen schon jetzt zur Ausgabe und können durch unsere Güterexpedition bezogen werden.

Der Tag der Eröffnung des Güterverkehrs wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, am 14. October 1884. (2533)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Vom 1. December d. J. werden Gepäckstücke aller Art, sowie Güter, Hunde und sonstige kleine Thiere in Käfigen, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, ohne Lösung eines Fahrbillets zur tarifmässigen Gepäckfracht auf Gepäckschein ausser mit den gewöhnlichen Personenzügen versuchsweise auch mit den Express-, Courier- und Schnellzügen befördert.

Mit demselben Tage wird das zur Frachtberechnung heranzuziehende Mindestgewicht solcher Sendungen von 30 kg auf 20 kg herabgesetzt und der zu erhebende Mindestbetrag an Gepäckfracht von 0,60 ℳ auf 1,00 ℳ erhöht.

Köln, den 20. October 1884. (2534)
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Am 1. November d. J. treten **Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl,** auch verzinkt, u. s. w. des Specialtarifs II von Stationen des Directionsbezirks Elberfeld nach der Station Berlin (Hamburger Bahnhof) des Directionsbezirks Berlin-Hamburg in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Elberfeld, den 20. October 1884. (2535)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Für Zoll-Transitsendungen nach Russland werden in Grajewo pro Pud ¾ Kopeken Artellgebühren incl. ¼ Kopeke Zollagenten-Provision erhoben, in Alexandrowo dagegen gelangt für derartige Sendungen nur eine Gebühr von etwa ¼ Kopeke pro Pud für die Zolleingangsdeclaration zur Erhebung.

Behufs Gleichstellung der gedachten Gebühren auf den genannten beiden Routen werden vom 1. November 1884 neuen Styls ab die Frachtsätze für alle nach dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs nach der Station Moskau der Moskau-Brester Eisenbahn via Grajewo zur Beförderung kommenden Zoll-Transitsendungen um den Differenzbetrag von ½ Kopeke pro Pud = 3,05 Kopeken pro 100 kg im Kartirungswege ermässigt.

Für diejenigen Güter, deren Gesammtfrachtsätze in Mark ausgedrückt sind, beträgt diese Ermässigung 0,06 ℳ pro 100 kg. (2536 J)

Bromberg, den 20. October 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. November d. Js. kommt zum Heft 6 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Main-Neckarbahn - Badischer Verkehr) der VI. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält: Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Heft 6; Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Badischen Stationen Reichenau und Steinach; Ausnahmetarife für gewisse Artikel, insbesondere Ausdehnung der Classification des Ausnahmetarifs No. 2 auf sämmtliche Artikel des Specialtarifs III; ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. und Ausnahmefrachtsätze für Spiritus und Sprit zum Export. Ferner Aufhebung des besonderen Ausnahmefrachtsatzes für Steine von Neckarhausen nach Weinheim und Berichtigungen einiger Frachtsätze. Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 15. December d. Js. in Gültigkeit.

Karlsruhe, den 21. October 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirection (2537)
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Bromberg - Erfurt. Für den Verkehr zwischen den Stationen des Directionsbezirks Bromberg einerseits und den Stationen Gera Th., Leipzig B. S. G., Plagwitz-Lindenau Th., Weida Th., Wolfsgefärth Th. und Zeitz Th. des Bezirks Erfurt andererseits treten grösstentheils ermässigte, in einzelnen Fällen indess auch erhöhte Ausnahmefrachtsätze für Holz und Getreide etc., sowie für die neu einbezogene Station Jablonken des Bezirks Bromberg mit den oben erwähnten Stationen des Directionsbezirks Erfurt neue Tarifsätze mit Giltigkeit vom heutigen Tage und, soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, vom 5. December cr. ab in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 18. October 1884. (2538)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. December 1884 wird im **Magdeburg-Bayerischen Güterverkehre** (Tarif vom 15. August 1884) der Frachtsatz für Stückgut zwischen Weiden und Fallersleben von 4,08 auf 5,08 ℳ pro 100 kg berichtigt.

Dresden, am 19. October 1884. (2538a)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide etc. (Ausnahmetarif No. 9) werden 14 Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ folgende Frachtsätze im Kartirungswege gewährt: Von Auzic nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz 0,71 ℳ exclusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg und von Auzic nach Dresden-Elbkai 1,06 ℳ pro 100 kg.

Wien, am 22. October 1884. (2539)
Betriebsdirection.

K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen. Mit Wirksamkeit vom 1. November 1884 wird der Nachtrag V zu dem seit 1. Juli 1883 giltigen Tarif, Theil II, für den Eil- und Frachtgütertransport etc. auf den westlichen Staatsbahnen — eingeführt.

Derselbe enthält lediglich die Aenderung des Titels vorstehenden Tarifes und wird dieser Titel fernerhin wie folgt lauten:

K. K. Oesterr. Staatsbahnen.
Theil II.
Besondere Bestimmungen und Gebühren-Tarif für den
Eil- und Frachtgüter-Transport etc.
für die
K. K. Oesterr. Staatsbahnen
und
vom Staate betriebenen Privatbahnen
giltig für die Linien
der Arlbergbahn, der Braunau-Strasswalchener und Dalmatiner Staatsbahnen, die Localbahn Ebenfurt-Wittmannsdorf, Istrianer Staatsbahnen, Kaiserin Elisabethbahn, Kronprinz Rudolfbahn, Niederösterreichischen Staatsbahnen, Staatsbahn Tarvis-Pontafel und Vorarlberger Bahn.

Diese Titeländerung bezieht sich auch auf die zu obbenanntem Tarife bisher erschienenen Nachträge I—IV.

Wien, im October 1884. (2540)
K. K. Generaldirection der Oesterr. Staatsbahnen.

No. 20. Jahrgang 1884. **Berlin,** am 25. October 1884.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 23. October Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A H	122	1	Sack	Eisenwaaren	27	1	Bonn	Linksrh. Köln	
2	A P B	1773	1	Bierfass	leer	18	2	Kirchweyhe	Rechtsrh. Köln	
3	B	—	1	Pack	Drahtstifte	6	3	Breslau	Breslau-Freiburg.	
4	B	—	1	Verschlag	Ofen	110	4	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	Esch bezettelt.
5	B C	9244	1	Korb	?	10,5	5	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Dresden.
6	B G	—	1	Bund	Ofenringe	4	6	Bleicherode	„	
7	B M	11381	1	Wagen	Zugstangen	—	7	Hochfeld B. M.	Rechtsrh. Köln	
8	B S	71	1	Fass	Heringe	35,5	8	Dülmen	„	
9	B Z	1	1	Sack	Kartoffeln	50	9	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
10	C A	723	1	Kistchen	leer	2	10	Friedberg	K. E.-D. Hannover	
11	C J	1869	1	Kiste	gefüllt	11	11	Coblenz M.	Linksrh. Köln	
12	C M	II	2	Colli	Holzwaaren	42	12	Moringen	K. E.-D. Hannover	
13	{ B C M	2621 15 }	1	Spritfass	leer	123	13	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
14	E E M	423	1	Kiste	?	32	14	Kaldenkirchen	„	
15	{ E L J B C	2219 7260	1 1	„ „	leer leer	19 57 }	15	Zwickau	Sächsische Stsb.	
16	F W	—	1	—	Bindekette	—	16	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
17	G	—	1	Beutel	Schrot	10	17	Magdeburg C. B.	K.E.-D.Magdeburg	
18	G	980	1	Ballen	Bindfaden	50	18	Hamm	Rechtsrh. Köln	
19	G B	741	1	Fass	?	—	19	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
20	G G	794	1	Kiste	leer	27	20	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
21	G L	1936	1	„	gefüllt	40	21	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
22	G L	7273	1	„	Schnupftabak	14	22	Hamm	Rechtsrh. Köln	
23	G V	3031	1	Ballen	gefüllt	—	23	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
24	G V L	5356	1	Korb	Eisenwaaren	33	24	Düren	„	
25	HB	668	1	Fass	Petroleum	—	25	{ Lengfeld Stationsverw. }	Hess. Ludwigsb.	
26	H C	40	1	Ballen	Tapeten	44	26	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
27	H T	{ 834 oder 334 }	1	„	ansch. Kurzwaaren	20	27	Köln Gereon	„	
28	J K	—	1	Korb	Eisenwaaren	15	28	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
29	J L	10	1	Collo	3 leere Körbe	16,5	29	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
30	K	—	2	Kisten	Blech	110	30	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
31	K	18. 25	2	„	Candiszucker	35	31	Heerenveen	Niederländ. Stsb.	
32	K. lrh.	470	1	Decke	—	—	32	Düren	Linksrh. Köln	
33	L	6054	1	Ballen	?	65	33	Leipzig Eilg.	K.E.-D.Magdeburg	
34	L H	—	1	Kiste	Trauben	12	34	Maestricht	Grand Centr. Belge	
35	L K	6344/47	4	Kisten	?	55	35	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
36	L M	3367	1	—	Sackkarre	30	36	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
37	L S	230	1	Ballen	Hopfen	97	37	Elgersburg	K. E.-D. Erfurt	
38	L S	1085	1	Fass	leer	20	38	Zwickau	Sächsische Stsb.	
39	M	—	1	Fass	Oel	200	39	Essen K. M.	Rechtsrh. Köln	
40	M C	{ 1/4 5	4 1	Kisten Korb }	14 leere Blechkannen	95	40	Münster	„	
41	M C	680	1	Kiste	gefüllt	32	41	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
42	M G	1924	1	„	gefüllt	80	42	„	„	
43	{ MH S	9993 1226	1 1	Fass Ballen	? Leder	63 21,5 }	43	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
44	M R	16	1	Korb	?	?	44	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	{ bez. Herrnhut-Niesky.
45	No.	315	1	—	Kette	—	45	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
46	O W	6488	1	Kiste	?	45	46	Cottbus	K. E.-D. Erfurt	
47	P	—	2	Pack	leere Körbe	30,5	47	Eisenach	„	
48	P	11	1	—	eis. Ofenuntersatz	17,5	48	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
49	P L	20	1	Fass	gefüllt	32,5	49	Stendal	K.E.-D.Magdeburg	
50	S	—	1	—	eiserner Kochtopf	—	50	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
51	S	6	1	Sack	Getreide	100	51	Roermond	Niederländ. Stsb.	
52	S C	100	1	Korb	gefüllt	16	52	Köln Gereon	Linksrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	S & H	1167	1	Pack	Siebränder —	27	53	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
54	S K	3700	1	Collo	Gusswaaren —	7	54	Köln G.	Linksrh. Köln	
55	S K	4154	1	Kiste	gefüllt —	15	55	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
56	S & R	3	1	Ballen	leere alte Säcke —	19	56	Ritschenhausen	„	
57	S S	75	1	Fass	Sauerkraut —	189	57	Bendorf	Rechtsrh. Köln	
58	Th E	226	1	—	Decke —	—	58	Guxhagen	K. E.-D. Erfurt	seit 7. August ab Hohenlimburg.
59	W D J H	1762/1777	3	Pack	Papier —	75	59	Almelo	Niederl. Staatsb.	
60	W H	14/15	2	—	Vorsatzgitter —	—	60	Posen	K. E.-D. Breslau	
61	W H	776	1	Ballen	Leinengarn —	160	61	Aachen Sp. B.	Linksrh. Köln	
62	W S	3590	1	Rolle	Packleinen —	36	62	Köln G.	„	
63	W	—	1	Korb	Eisen —	12	63	Treysa	K. E.-D. Hannover	
					B. Colli m. Adressen sign.					
64	Adr.	—	2	Bund	leere Körbe —	11	64	Blankenheim	Linksrh. Köln	
65	Auzende	60	1	Korb	Käse —	21	65	Köln Eilg.	„	
66	Bay.	15953	1	Wagen	Holz —	10 000	66	M. Gladbach	„	
67	Birix	—	1	Pack	? —	5	67	Hasselt	Grand Centr. Belge	
68	Bonn	—	1	Packet	Stuhlrohr —	30	68	Bonn	Linksrh. Köln	
69	Carl Geldermann	—	1	Kiste	Reiseeffecten —	17,5	69	Köln Eilg.	„	
70	C B Markr.	4082	1	Fass	Bier —	70	70	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
71	Domeyer & Boden	2084	1	Kiste	? —	75	71	Kreiensen	Braunschweig.	beschr. Bettenhausen.
72	J. J. Sollmann in Leyden	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	72	Kirchweyhe	Rechtsrh. Köln	
73	Kauten	—	1	„	Kleider —	18	73	Köln G.	Linksrh. Köln	
74	Laewa in Vetschau	—	1	Pack	Säcke —	28	74	Thorn	K. E.-D. Breslau	
75	Malzfabrik Hamburg	—	4	„	Säcke —	62	75	Münster	Rechtsrh. Köln	
76	Max May	—	1	Kiste	Zünder für Knallbonbons	29,5	76	Aachen Sp. B.	Linksrh. Köln	
77	S. Strauss	5249	1	Sack	leere Säcke —	14	77	Aachen	„	
78	Storchin	—	1	Colli	Effecten —	527	78	Aachen Sp. B.	„	
					C. Colli m. Nummern sign.					
79	—	548	1	Pack	Ofenguirlande —	—	79	Pösneck	K. E.-D. Erfurt	
80	—	11321	1	Collo	Maschinentheile —	6	80	Eupen	Linksrh. Köln	
81	—	21763	1	—	Schwungrad —	30	81	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
					D. Colli mit Figuren sign.					
82	gelber Strich	—	5 2 16	Pack — —	Kuchenformen — rechtwinklige Rohre Kochrohrtheile —	—	82	Pösneck	K. E.-D. Erfurt	
83	✡ ELC	1410	1	Korb	Leim —	55	83	Aachen	Linksrh. Köln	
					E. Colli ohne Signatur.					
84	—	—	28	Stück	Buchenhölzer —	246	84	Köln G.	Linksrh. Köln	
85	—	—	2	Körbe	lange Blechflaschen —	—	85	Aachen T.	„	
86	—	—	1	—	eis. Brechstange —	—	86	Seesen	Braunschweig.	
87	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	105	87	Weert	Grand Centr. Belge	
88	—	—	1	—	Eisentheil, 90 cm lang	6	88	Gittelde	Braunschweig.	
89	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	50	89	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
90	—	—	1	„	Eisenwaaren —	134	80	Boxtel	Niederländ. Stsb.	
91	—	—	2	Colli	Gardinen- und Rouleauxstangen	—	91	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
92	—	—	1 1	Sack —	Holzkohlen — eisernes Ofenbein —	12 1	92	Zwickau	Sächs. Staatsb.	
93	—	—	1	—	Kette —	—	93	Hof	„	
94	—	—	1	Pack	leere Körbe —	—	94	Mümling-Grumbach Stationsverw.	Hess. Ludwigsb.	
95	—	—	2	Colli	Latten —	48	95	Frankenstein	Breslau-Freiburg.	
96	—	—	1	Pack	Nägel —	12	96		„	
97	—	—	2	Körbe	Pflaumen —	52	97	Leipzig Th. Eilgut	K. E.-D. Erfurt	
98	—	—	1	—	eisernes Rohr —	15	98	Zwickau	Sächs. Staatsb.	
99	—	—	1	—	eisernes Dachfenster	12	99	„	„	
100	—	—	1	Sack	Lumpen —	3	100	„	„	
101	—	—	1	„	Papier —	12	101	„	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
102	—	—	6	Pack	alte Rohrstühle —	54	102	Hof	Sächsische Stsb.	am 15. September aus Wagen 6403 K. S. überz. entladen.
103	—	—	1	—	eiserne Roste —	1	103	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
104	—	—	1	Pack	leere Säcke	16	104	Breslau	Breslau - Freiburg.	
105	—	—	2	—	Spannketten —	6,5	105	Gelobtland	Sächsische Stsb.	
106	—	—	1	Collo	Spiegelrahmen —	5	106	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
107	—	—	4	—	eiserne Stützen —	—	107	Sorau	K. E.-D. Erfurt	
108	—	—	2	—	eiserne Töpfe —	17,5	108	Minden	K. E.-D. Hannover	
109	—	—	1	Tonne	leer —	12	109	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
110	—	—	1	Pack	Wolle —	0,5	110	Breslau	Breslau - Freiburg.	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 1078.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Ab 1. November l. J. wird die Gebührenberechnung für Eil- und Frachtgüter (auch Pretiosen und Baarschaften, Wagen und Fuhrwerke, Pferde und Fohlen, Hornvieh, Borstenvieh und andere Thiere, Separatzüge, Leichen, Turner- und Feuerleitern auf Rädern) im Verkehre zwischen Stationen der Südbahn einerseits und den Stationen der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn andererseits bei ununterbrochenem Durchlaufe nicht mehr, wie bisher, für jede Bahn getrennt, sondern unter Zugrundelegung der Gesammtentfernung von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation unter Anwendung des Südbahntarifes erfolgen. Hinsichtlich des Transportes von Personen, Reisegepäck und Hunden bleiben die bisherigen Bestimmungen für die Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn aufrecht; ebenso für Militärtransporte und Militärgüter.

Wien, am 17. October 1884. (2541)
Die Generaldirection.

Galizisch-Polnischer Mehlverkehr. Mit 10. November 1884 gelangt ein Nachtrag II zur Einführung, welcher einen ermässigten Frachtsatz für Mehltransporte ab Sokal nach Warschau und Granica transit für Sendungen nach und über Czenstochau, welche mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden, enthält.

Exemplare sind im commerciellen Bureau bei der Betriebsdirection in Lemberg, dann im Oeconomate in Wien zu beziehen.

Wien, den 18. October 1884. (2542)
Die General - Direction der Galizischen Carl-Ludwigbahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen. Zu dem vom 1. Juli 1883 giltigen Tarif, Theil II, besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport etc. für die K. K. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen wird ein Nachtrag VI eingeführt und zwar mit Wirksamkeit vom 1. November 1884 für die Linien:

Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau, Hohenstadt-Zöptau, Oswiecim-Podgórze, Tarnow-Leluchów (Landesgrenze), Grybów-Zagorz, Chyrów-Stryj, Drohobycz-Boryslaw, Lemberg-Stryj-Stanislau, die Localbahn Dolina-Wygoda und die Péagestrecke Zagorz (trans.)-Chyrow (trans.).

Dann vom Tage der Betriebseröffnung für die Linien:

Zwardon (Landesgrenze)-Saybusch-Skawina, Sucha-Neusandec, Zagorzany-Gorlice, Stanislau-Husiatyn inclusive der Péagestrecke Stanislau (trans.)-Chryplin (trans.).

Durch diesen Nachtrag VI, welcher die für die obengenannten Linien vom bezeichneten Zeitpunkte an giltigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport etc. (Theil II) enthält, werden ausser Wirksamkeit gesetzt:

1. der für die K. K. Dniesterbahn, Erzh. Albrechtbahn und K. K. Tarnow-Leluchower Staatsbahn gemeinsam eingeführte Localgütertarif (sammt Nachträgen) vom 1. Februar 1881;
2. die provisorischen Localgütertarife für die K. K. Staatsbahnlinien Oswiecim-Podgórze und Grybow-Zagórze, giltig vom Tage deren Betriebseröffnung d. i. vom 1. bezw. 20. August 1884;
3. die mit Kundmachung der K. K. priv. Erzherzog Albrechtbahn ddto. Lemberg 31. Mai 1878 No. 4301 publicirte Refactiescala für den Transport von Bruch-, Pflaster-, Kalk- und Gypssteinen (ungebrannt), dann von Bausteinen, Schotter, Sand und Ziegeln;
4. die allgemeinen Localtarife der K. K. priv. Mährischen Grenzbahn (sammt Nachträgen) vom 1. October 1876.

Wien, im October 1884. (2543)
K. K. Generaldirection der Oesterr. Staatsbahnen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Die im Centralblatte No. 117 vom 7. October Pos. 2733/218 publicirten Refactie-Frachtsätze für Pflaumen etc. gelten rücksichtlich der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen nur für die Stationen:

Budapest-Josefstadt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest - Lagerhäuser, Budapest-Kelenföld und Köbánya (Steinbruch).

Ferner werden unter den gleichen Bedingungen nachstehende Refactie-Frachtsätze gewährt:

Von	Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz*) in Mark pro 100 kg	Nach Dresden-Elbkai in Mark pro 100 kg
Bosna-Brod . . . / Brod und Samasz . . .	4,33	4,68
Vrpolje	4,33	4,68
Vinkovce	4,15	4,50
Vukovar	3,87	4,22
India	4,02	4,37
Karlócza (Karlowitz) . . .	3,82	4,17
Mitrowitz	4,11	4,46
Petervárad (Peterwardein) .	3,82	4,17
Ruma	4,11	4,46
Szabadka (M. Theresiopel) .	3,38	3,73
Ujvidék (Neusatz)	3,78	4,13
Zimony (Semlin)	4,07	4,42

Wien, am 22. October 1884. (2544)
Betriebsdirection.

*) Vorstehende Frachtsätze verstehen sich exclusive Schleppbahngebühr pr. 0,10 *M.*

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. An der Budapest-Semliner Linie ist — nach einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen — zwischen den Stationen Fülöpszallas und Csengöd, und zwar 5,3 km von ersterer Station entfernt, die für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Verkehr eingerichtete Haltestelle Puszta Sz. Impe am 3. d. M. eröffnet worden.

Berlin, den 22. October 1884. (2545)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

IV. Submissionen.

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

4 300 gusseisernen Klötzen,
4 300 schmiedeisernen Klammern und
4 400 „ Schraubenbolzen

in 3 Loosen, Bedingungsheft No. 345, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von Ein Gulden fünfzig pro Stück vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieurs hierselbst zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 3. November 1884 12 Uhr Mittags an den genannten Herrn Ober-Ingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „Krasnapolsky“ Warmoesstraat 181 Amsterdam in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden.

Die Specialdirection. (2546)

Verlag v. B. F. Voigt in Weimar.

Anleitung zum
Tracieren von Eisenbahnlinien
für
angehende Ingenieure
von
Rudolf Manega,
Oberinspekt. der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn - Gesellschaft und gew. Baudirektor der Rumänischen Eisenbahnen.

Mit 3 Tafeln, entb. 34 Figuren.
gr. 8. Geh. 4 Mark.
Vorrätig in allen Buchhandlungen.



FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei,

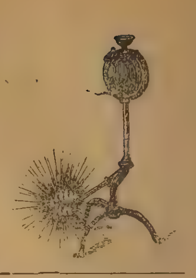


Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)



Für Eisenbahnen unentbehrlich!
Neue Petroleum-Gas-Fackeln.

Vorzüge: Denkbar einfachste Construction. Absolute Haltbarkeit. Keine Reparatur. Keine Dochte. Keine Hahne. Billigste Unterhaltung.
Höchster, bisher unerreichter „Lichteffect“!

W. Hanisch & Cie. Berlin NW., 25 Schiffbauerdamm 25, an der Marschalls-Brücke.

Maschinen-Fabrik Esslingen
in Esslingen (Württemberg).

Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material
in allen Grössen und Spurweiten.
Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,
überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für
Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.
Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**
Eiserne Brücken, Dachconstructionen.
Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.

S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen und Apparate.
Ausführung elektr. Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.



Fahrbare Beleuchtungseinrichtung.
Elektr. Locomotiv-Beleuchtung.
Elektr. Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektr. Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Ueber 1100 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 2300 Bogenlampen System Piette-Krizik und ca. 8000 Edisonlampen für Glühlichtbeleuchtung bereits in Betrieb.

Referenzen erster deutscher Firmen stehen zu Diensten.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

General-Vertretung: Alexander Wacker in Leipzig.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 85. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. October 1884.

Inhalt:

Canal oder Eisenbahn?

Ein Beitrag zur Lösung der Frage des billigsten Transportes.

(Eingesandt.)

Unter dieser Ueberschrift ist ein Artikel in Ihrer Zeitschrift unter No. 58 vom 26. Juli cr. und eine Fortsetzung unter No. 60 vom 2. August 1884 erschienen, dessen Ansätze wesentlich von der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands abweichen.

Es ist deshalb im Folgenden der Versuch gemacht, auf Grund dieser Betriebsergebnisse eine Berechnung der Betriebskosten einer solchen Schleppbahn aufzustellen.

Der Kohlenverkehr nach Emden ist gegenwärtig noch so unbedeutend, dass er auf der bereits vorhandenen wenig verkehrsreichen Bahn gut bewältigt werden kann.

Wie aus der beifolgenden Skizze eines Rhein-Emscanals hervorgeht, war nach den Handelskammerberichten pro 1882 der Kohlenverkehr in Bremen folgender:

255 000 t Westfälischer Kohlen,
24 500 t Englischer „
279 500 t, rund 300 000 t.

Nach dem Kursbuch ist Bremen-Dülmen-Dortmund = 245 Kilometer, also der Entfernung Emden-Dortmund gleich. Für diesen Verkehr wäre eine Schleppbahn, deren Anlagecapital die beiden vorbezeichneten Artikel auf 30 000 000 ℳ annahmen, noch nicht rentabel, da eine 4 pCt. Verzinsung desselben einen Aufschlag von 4 ℳ auf den Transport jeder Tonne erforderte. Es kommt also nur die Anlage einer Schleppbahn von Dortmund nach Hamburg auf rotunde 360 km Länge in Frage, wohin pro 1882 gingen:

1 015 477 t Englischer Kohlen,
248 070 t Westfälischer „
227 820 t Kohlen transito,
1 491 367 t, rotunde = 1 500 000 t.

Kann die Schleppbahn so billig transportiren, dass sie die Concurrenz der Englischen Kohlen in Hamburg überwindet, dann ist sie existenzberechtigt.

An Stelle der in den Aufsätzen zu Grunde gelegten 1 314 000 Tonnen, welche jährlich verfrachtet werden sollen, ist im Folgenden das wirklich nach Hamburg jährlich zu liefernde Quantum von 1 500 000 t eingeführt.

Die Schleppbahn soll von Dortmund nach Hamburg gehen, es müssen also die Kohlen des Rheinisch-Westfälischen Kohlenbeckens im Durchschnitt einen Theil des Weges zwischen Ruhrort und Dortmund von 58 km nach wie vor auf den vorhandenen Bahnen zurücklegen und ausserdem auf den Zechenbahnen von den Gruben den Hauptbahnen zugeführt werden, dann erst kommen sie auf die 360 km lange Schleppbahn, deren Anlagekosten analog den Aufsätzen, welche für 240 km = 30 000 000 ℳ voraussetzen, hier bei 360 km Länge mit . . . . . 45 000 000 „
und hierzu eine Weserbrücke bei Bremen und eine Elbbrücke bei Hamburg, zusammen circa . . . . 15 000 000 „
erfordern dürften. Anlagecapital in Summa 60 000 000 ℳ

Um die Kohlen nicht umzuladen, ist es erforderlich, dass die Waggons nur ebenso beladen werden, als auf den übrigen Bahnen, also mit 10 t. Wagen, die 15 t laden, sind bekanntlich viel schwerer construirt; es erscheint ausgeschlossen, zumal die Wagen über die Gleise vorhandener Bahnen laufen müssen, dieselben hier mit der Hälfte mehr zu beladen.

Es ist vorausgesetzt, dass jeder Zug aus 100 Achsen = 50 Doppelwaggons à 10 t bestehen soll, also 500 t Kohlen befördert, gegenüber 80 Achsen à 7,5 t = 600 t in den Aufsätzen, und leer zurückgeht. Zur Beförderung von 1 500 000 t sind also jährlich 3 000 Züge erforderlich, mithin täglich circa 8,2 Züge hin und ebensoviele leer zurück, also 16,4 Züge à 100 Achsen täglich.

Zur Vergleichung ist die Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1881/82 und hiervon besonders die Gruppe II, Privatbahnen unter Staatsverwaltung, herangezogen, weil sich in dieser die Bergisch-Märkische Bahn und die Oberschlesische Bahn befinden, zwei Bahnen, die vorzugsweise Güterverkehr haben.

Nach der Statistik Tabelle 17 sind auf den Bahnen der Gruppe II im Jahre zurückgelegt 47 492 883 Locomotivkilometer bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung der Locomotiven und des Oberbaues. Jede der 1 477 Locomotiven hat 32 155 Locomotivkilometer durchlaufen, daher pro Tag = 88 km.

Es sind 37 977 963 Zugkilometer zurückgelegt bezüglich der Kosten der Züge. Hiermit sind erzielt 28 516 729 Nutzkilometer, durchschnittlich pro Locomotive 19 307 oder pro Tag 53 Nutzkilometer. Nach Spalte 45 sind täglich über jedes Kilometer befördert 19,75 Züge. Der Zug fördert 295 t brutto und hat 50 Achsen, die Güterzüge auf der Oberschlesischen Bahn sogar 90

Achsen und sind die Wagen nach Tabelle 18 Spalte 52 zu 51,5 pCt. beladen, 47 492 880 : 28 516 730 = 100 : x Locomotivkilometer verhalten sich zu Nutzkilometern wie 100 : 60 37 977 960 : 28 516 730 = 100 : x.

Zugkilometer verhalten sich zu Nutzkilometern wie 100 : 75. Von 1 567 Personenwagen mit 3 758 Achsen wurden 153 559 551 Achskilometer, von 419 Postwagen mit 1 122 Achsen wurden 21 414 529 Achskilometer, von 29 411 Gepäck- und Güterwagen mit 188 493 Achsen wurden 1 165 555 605 Achskilometer befördert, in Summa von 94 397 Wagen mit 193 373 Achsen wurden 1 340 529 685 Achskilometer befördert, jede Achse eines Güterwagens durchlief im Jahr 6 182 km, also täglich nur 17 Nutzkilometer.

Hiernach ergiebt sich für Dortmund-Hamburg Nachfolgendes: Es sollen 1 500 000 t Kohlen jährlich befördert werden in Zügen von 100 Achsen mit 500 t Kohlen auf 360 km Länge. Da die Wagen zurück leer gehen, sind dazu 2 160 000 Nutzkilometer jährlich erforderlich und dazu $\frac{2\,160\,000}{19\,307}$ = 112 Locomotiven.

$100 \times \frac{2\,160\,000}{6\,182}$ = 35 000 Achsen der Güterwagen = 17 500 Güterwagen.

Nimmt man aber auch zu Gunsten der Schleppbahnen an, dass 100 Locomotivkilometer für den vorliegenden Fall = 67,2 Nutzkilometer ergeben, wie bei der Gruppe I Tabelle 17 der Preussischen Staatsbahnen, so sind 3 214 300 Locomotivkilometer erforderlich, und nimmt man ebenso an, dass 100 Zugkilometer = 79 Nutzkilometer ergeben, so sind 2 734 200 Zugkilometer à 100 Achsen = 273 420 000 Achskilometer jährlich auf der Schleppbahn Dortmund-Hamburg erforderlich. Jeder Zug fördert hier 100 Achsen und sind 50 pCt. aller Achsen beladen. Hiernach ergeben sich folgende jährlichen Betriebskosten:

Persönliche Ausgaben.

Titel I und II nach Tabelle 26 Spalte 24—29 und 50—55 in Spalte 64 stehen

II. Für die Privatbahnen unter Staatsverwaltung:

		zu rechnen für Dortmund-Hamburg
1. Allgemeine Verwaltung = ...	4 847 400 ℳ	
Da hier kein Personenverkehr stattfindet, die Hälfte = ...		2 423 700 ℳ
2. Bahnverwaltung = ...	4 587 700 „	
Zur Hälfte, obgleich die Vergleichung pro Nutzkilometer gemacht wird, welches anstatt mit 50 Achsen, bei Dortmund-Hamburg mit 100 Achsen belastet ist = ...		2 293 800 „
3. Aeusserer Bahnhofsdienst = . . .	7 455 800 „	
wird nur zur Hälfte angesetzt = .		3 727 900 „
4. Expeditionsdienst = ...	4 287 700 „	
hier auch zur Hälfte = ...		2 143 800 „
5. Zugbegleitungsdienst = ...	4 568 800 „	4 568 800 „
6. Zugbeförderungsdienst = ...	6 023 500 „	6 023 500 „
	31 770 900 ℳ	21 181 500 ℳ

Hierfür sind von den Bahnen sub II nach Tabelle 17 Spalte 20 gefördert 28 516 729 Nutzkilometer, also $\frac{21\,181\,500}{28\,516\,700}$ = 0,743 ℳ pro Nutzkilometer, bei Dortmund-Hamburg 2 160 000 Nutzkilometer = ... 1 604 000 ℳ

Wollte man hierbei Achskilometer zu Grunde legen, so würde man die doppelten Kosten anzusetzen haben.

Titel III. Sachliche Ausgaben der allgemeinen Verwaltung, Steuern, Entschädigungen durch das Haftpflichtgesetz etc.

Die Bahnen sub II verausgabten hierfür nach Tabelle 26 Spalte 82 = 5 337 700 ℳ, dividirt durch 28 516 700 Nutzkilometer = 0,187 ℳ pro Nutzkilometer, multiplicirt mit 2 160 000 für Dortmund-Hamburg = . 403 900 „

Titel IV. Bahnunterhaltung. Nach Tabelle 26 Spalte 84 gebrauchten die Bahnen sub II für die Anlagen auf freier Strecke 4 169 700 ℳ, was auch für Dortmund-Hamburg gilt = ... 4 169 700

Nach Spalte 85 für die Bahnhofsanlagen 2 720 600, wovon hier die Hälfte, weil kein Personenverkehr statt hat = ... 1 360 300

Nach Spalte 86 für Telegraphensignale etc. 346 400, davon die Hälfte = ... 173 200

7 236 700 ℳ ℳ 5 703 200

Wenn gleich die Züge hier die doppelte Achsenzahl haben, als auf den Bahnen sub II, so soll doch auch hier nur die Anzahl der Nutzkilometer zur Vergleichung herangezogen werden.

$\frac{5\,713\,200}{28\,516\,700}$ = 0,2 ℳ pro Nutzkilometer 2 160 000 = 432 000 „

Titel V. Kosten des Bahntransportes.

Titel V a.

1. Heizung der Locomotiven hat für die Bahnen sub II nach Tabelle 26 Spalte 89 gekostet = 2 947 377 ℳ. Dies ergiebt pro Locomotivkilometer rotunde 6 kg Kohlen und pro Wagenachskilometer 0,16 kg, die Tonne Kohlen zu 5,8 ℳ berechnet, daher hier:

3 214 300 Locomotivkm à 6 kg = 19 285 800 kg
273 420 000 Wagenachskm à 0,16 kg = 43 747 200 „
63 033 000 kg

63 033 t Kohlen à 5,8 ℳ = ... 365 600 ℳ

2. Schmiermaterial. Der Verbrauch von Zügen mit 100 Achsen gegen solche von 50 Achsen stellt sich dar wie 16,7 ℳ zu 10,5 ℳ pro 1 000 Nutzkm, daher hier 2,160 mal 16,7 ℳ = ... 36 100 „

3. Kosten des Putzmaterials auf 1 000 Locomotivkm à 3,97 ℳ mal 3 214 = ... 12 800 „

Titel V b. Unterhaltung und Erneuerung der Locomotive, Tabelle 20 Spalte 26 dividirt durch Tabelle 17 Spalte 28.

Bei den Bahnen sub II kostete dies $\frac{6\,604\,029}{47\,492\,883}$ = 0,141 ℳ pro Locomotivkilometer 3 214 300 = . . 453 200 „

Unterhaltung und Erneuerung der Güterwagen. Nach Tabelle 20 Spalte 36 dividirt durch Tabelle 18 Spalte 9 + 13 kostet dies für die Bahnen sub II $\frac{6\,852\,678}{1\,165\,555\,665}$, daher für die 1 000 Achskm = 5,87 ℳ mal 273 420 = ... 1 604 900 „

Titel VI. Erneuerung des Oberbaues. Nach Tafel 26 Colonne 125 kostet dies für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug, Weichen etc. auf 1 000 Nutzkm = 237 ℳ mal 2 160 = ... 511 900 „

5 425 300 ℳ
= rotunde 5 400 000 ℳ

Werden diese 5 400 000 ℳ auf 1 500 000 t jährlich zu verfrachtender Kohlen vertheilt, so kostet die Tonne von Dortmund nach Hamburg an reinen Betriebsausgaben = 3,6 ℳ, oder bei 360 km Länge pro Tonnenkilometer = 1 ₰. Eine billigere Eisenbahnfracht ist nur möglich, wenn Hin- und Rückfracht für eine solche Kohlentransportbahn irgendwo vorhanden wäre.

Eine Bestätigung findet diese Berechnung im „Centralblatt der Bauverwaltung“ vom 30. August 1884 unter No. 35 in den amtlichen Mittheilungen über die Kohlencanäle des östlichen Pennsylvanien auf Seite 353 unmittelbar unter Tabelle V, wo die Eisenbahnfracht auf den Kohlenschleppbahnen in Concurrenz mit dem Wasserweg für das Tonnenkilometer zu 1,08 ₰ Selbstkosten, ohne Verzinsung des Anlagecapitals, angegeben wird.

Es wurden dort im Jahre 1880 = 29 000 000 t gefördert, etwa 1½ mal soviel als das Rheinisch-Westfälische Kohlenbecken überhaupt jährlich liefert.

Die Zinsen des Anlagecapitals von 60 000 000 ℳ à 4 pCt. betragen 2 400 000 ℳ, und bei 1 500 000 t Kohlen pro Tonne = 1,6 ℳ, und bei 360 km zu durchfahrender Strecke = 0,44 ₰ pro Tonnenkilometer.

Es berechnen sich also die Kosten des Transportes und Zinsen auf der Schleppbahn pro Tonnenkilometer auf 1,44 ₰.

Die Gesammtkosten einer Tonne Kohlen auf der Schleppbahn von Dortmund nach Hamburg stellen sich hiernach:

1. Zechenfrachten, confer. die Skizze zum Rhein-Emscanal Seite 19 und 20, im Durchschnitt = ...	0,15 ℳ
2. Expeditionsgebühr, ebendaselbst = ...	0,30 „
3. Eisenbahnfracht auf den vorhandenen Bahnen, durchschnittlich ¼ der Entfernung Ruhrort bis Dortmund auf 15 km à 2,6 ₰ = ...	0,39 „
4. Fracht auf der Schleppbahn = ...	3,60 „
5. Verzinsung des Anlagecapitals der Schleppbahn mit 4 pCt., macht pro Tonne = ...	1,60 „
	6,04 ℳ

Nach dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen über 50 000 kg im Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld nach Bremen, Hamburg, Harburg, gültig vom 1. Juli 1882, kosten aber die Kohlen aus dem Dortmunder Bezirk nach Hamburg, wobei die Zechenfrachten resp. die Anschluss- und Rangirgebühren der Versandstation nicht in Anrechnung kommen, pro Tonne 6 ℳ und, soweit sie zur überseeischen Ausfuhr bestimmt sind, nur 5,50 ℳ, dies sind auf 360 km + circa 20 km auf Zechengleisen und Zufuhrgleisen nach Dortmund = $\frac{550}{380}$ = circa 1,45 ₰ pro Tonnenkilometer.

In dem Vorstehendem sind die Kosten des Eisenbahntransportes lediglich aus den Erfahrungen der Vergangenheit hergeleitet. Wirft man jetzt einen Blick auf die Rechnung in den Eingangs citirten Aufsätzen, in welchen die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel und des Oberbaues, entgegen allen bisherigen Erfahrungen, etwa nur zu einem Drittheil angesetzt

ist, und sieht von der Voraussetzung ab, dass ein Wagen, der für eine Last von 10 t Kohlen gebaut ist, ohne schwerer zu werden und dadurch theurer zu transportiren und zu unterhalten, mit 15 t Kohlen beladen werden kann, nimmt man also in den Aufsätzen an, dass ein Waggon mit 10 t Kohlen von Dortmund nach Emden auf 240 km Entfernung = 32,74 ℳ. kostet, so ergiebt dies $\frac{32,74}{10 \text{ mal } 240}$ = 1,36 ₰ pro Tonnenkilometer.

Es ist dabei vorausgesetzt, dass die nothwendige Erhöhung für Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel sich ausgleicht mit der geringeren Summe der Verzinsung, die bei einem Mehrtransport (15 zu 10) an Wagen sich auf jeden Wagen ergeben wird.

Es stellen sich hiernach die Kosten pro Tonnenkilometer:

1. nach dem Ausnahmetarif der Staats-Eisenbahnverwaltung auf 1,45 ₰;
2. nach der vorstehenden Statistik auf 1,44 ₰;
3. nach den Aufsätzen vom Juli und August auf 1,36 ₰

Nach diesen Aufsätzen würden sich die Gesammtkosten pro Tonne Kohlen aus dem Rheinisch-Westfälischen Kohlenbecken nach Hamburg stellen auf:

1. Zechenfrachten, durchschnittlich = ... 0,15 ℳ.
2. Expeditionsgebühr = ... 0,30 „
3. Eisenbahnfracht auf den vorhandenen Bahnen, durchschnittlich ¼ der Entfernung von Ruhrort bis Dortmund auf 15 km à 2,6 ₰ = ... 0,39 „
4. Fracht auf der Schleppbahn 360 km à 1,36 ₰ = . 4,90 „

5,74 ℳ.

Auf Grund des Ausnahmetarifs befördert aber heute die Staats-Eisenbahnverwaltung schon die Tonne Kohlen nach Hamburg für 5,50 ℳ., also auch diese Schleppbahn Dortmund-Hamburg hat keine wirthschaftliche Berechtigung. Sollen die Kohlen des Rheinisch-Westfälischen Kohlenreviers in den Nord- und Ostseehäfen mit den Englischen Kohlen concurrenzfähig werden, so bleibt also nur die Anlage eines Canals zu diesem Zwecke übrig, da, wie vorstehend gezeigt, auch diese billige Fracht die Englische Kohle aus Hamburg noch nicht verdrängt hat.

Auf einem hinreichend tiefen Canal von wenigstens 2,5 m Tiefe mit Schleusen, welche von Schiffen mit 1 000 bis 1 500 t passirt werden können, ist diese Concurrenz herzustellen, sobald der Canal nicht zu viel Schleusen erhalten muss. Allgemein ist bekannt, dass ein Pferd auf einem Canal etwa 10 mal soviel zieht, als auf horizontaler Eisenbahn.

Wie in der angezogenen Canalskizze Seite 17 des Weiteren ausgeführt ist, beträgt die Fracht pro Tonnenkilometer von New-york nach London = 0,18 ₰, wobei allerdings wohl auf Rückfracht gerechnet sein mag, aber dies doppelt genommen ergiebt erst 0,36 ₰, etwa den vierten Theil der erforderlichen Eisenbahnfracht.

Die Fracht von Rotterdam nach Mannheim beträgt durchschnittlich 0,4 ₰ pro Tonnenkilometer.

Man ist deshalb wohl berechtigt, die Canalfracht von Ruhrort oder Dortmund nach Hamburg mit Ausschluss der Schleusenabgaben auf 0,5 ₰ pro Tonnenkilometer anzunehmen.

Es ist bekannt, dass einzelne Artikel die Eisenbahnrouten von Jahr zu Jahr mehr verlassen und sich der Rheinschifffahrt zuwenden, seitdem man auf dem Rhein durch Vertiefung des Fahrwassers es möglich gemacht hat, dass Schiffe von 1 000 bis 1 500 t Ladefähigkeit denselben befahren können.

Einen schlagenden Beweis für die Billigkeit der Wasserfrachten gegenüber den Eisenbahnfrachten giebt Herr M. v. Weber in seinem Werke über die Verkehrswege, indem er anführt, dass die Einnahmen der Eisenbahnen aus dem Personenverkehr gegenüber denjenigen aus dem Güterverkehr sich wie folgt gestalten;

in Oesterreich wie 1 : 4
„ Russland „ 1 : 3,2
„ Preussen „ 1 : 2,7
„ England „ 1 : 1,3
„ Italien „ 1 : 0,9
„ Dänemark „ 1 : 0,5

Wo gute Wasserwege sind, wendet sich der Güterverkehr diesen zu wegen der Billigkeit des Transportes.

Wesel, Ende September 1884.

Becherer, Bauinspector.

Die schnellsten Eisenbahnzüge.

Zu der viel erörterten Frage, ob die Englischen Schnellzüge wirklich schneller fahren als die Deutschen, oder vielmehr die Norddeutschen, — in Süddeutschland wird nicht so schnell gefahren als in Norddeutschland — liefern „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen" soeben einen neuen Beitrag. Die von dieser Zeitschrift angestellten sorgfältigen Versuche fallen zu Ungunsten Deutschlands aus, es sei denn, dass man meint, die Gefahren, welche eine übermässige Geschwindigkeit im Gefolge hat, wiegen die Vortheile nicht auf. Danach legt der schnellste Englische Eilzug, der zwischen London und Exeter fahrende, ausschliesslich des Stationsaufenthalts und unter Abrechnung von je drei Minuten Zeitverlust für jedes An- und Abfahren, in der Stunde über 84 km zurück, der langsamste unter den zur Vergleichung herangezogenen (London-Preston) aber nahe an 77 km. Dagegen bringt es der schnellste Deutsche Zug, der Expresszug Hannover-Köln, nur auf 70½ km. Es folgen dann Minden-Berlin mit 69,77, Berlin-Breslau mit 67½, Berlin-Hamburg mit 65, Salzburg-Wien mit 55 und Simbach-Stuttgart (Orientexpress) mit nur 53½ km.

Wir entnehmen die vorstehenden Angaben nachstehender, aus „Glaser's Annalen" mitgetheilten Tabelle.

Die Tabelle, welche ohne weitere Erklärung verständlich ist, enthält im ersten Absatz unter A die Englischen und unter B die Deutschen Züge. Für sämmtliche Züge sind Strecken gewählt, welche etwas mehr oder etwas weniger als 300 km lang sind. In Columne 9 ist die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Züge enthalten, wie sie sich auf Grund der officiellen Kursbücher berechnen lässt, und zwar ist die Berechnung derart, dass von der gesammten Fahrzeit der Columne 5 nicht nur die fahrplanmässigen Aufenthaltszeiten, sondern auch 3 Minuten Zeitverlust für jedes An- und Abfahren in Abzug gebracht worden sind. In Columne 10 findet sich das Durchschnittsmass für die Grösse der Fortbewegung auf der ganzen betrachteten Strecke, d. h. es sind die Zeitverluste, welche durch Stationsaufenthalt und durch An- und Abfahren entstehen, nicht in Abzug gebracht; die Zahlen dieser Columne zeigen also, mit welcher durchschnittlichen Geschwindigkeit die Endstation erreicht wird. In den Columnen 7 und 8 finden sich für jeden Zug die Maximalleistung in Bezug auf die ohne Anhalten durchfahrenen Wegstrecken; es zeichnen sich in dieser Beziehung die Züge der Englischen Great Northern und der Orient-Expresszug aus, welcher letzterer auf der Strecke München-Simbach 2 Stunden und 20 Minuten ununterbrochen in Bewegung bleibt.

Unter den Englischen Bahnen sind die Great Western, die Great Northern und die Midland diejenigen, welche die schnellsten Züge besitzen, und fahren diese im Durchschnitt 80 km und mehr pro Stunde. Nach einer Behauptung Parkison's im „The Engeneer" vom 2. November v. J. sind die beiden zuerst aufgeführten Züge von London nach Exeter die schnellsten der Welt und sollen dieselben auf kürzeren Strecken eine Geschwindigkeit von 95 km erreichen.

Die schnellsten Deutschen Züge kommen nur bis auf 70 km Durchschnitts-Geschwindigkeit, d. i. rund 14 km weniger als diejenigen Englischer Expresszüge. Der Unterschied in diesen Geschwindigkeits-Verhältnissen zeigt jedenfalls, dass der Deutsche Eisenbahnbetrieb in dieser Hinsicht noch einer Steigerung fähig ist, wozu drei Punkte berücksichtigt sein wollen: zweckentsprechende Betriebsmittel, eine vorzügliche Kohle und ein guter Oberbau.*)

*) Mit der Frage, wie man den Engländern in Bezug auf Geschwindigkeit beikommen könne, beschäftigt sich neuerdings auch ein Amerikanisches Fachblatt. Das Heil erblickt es besonders in der Verbesserung der Feuerungen bei den Locomotiven. Der sehr scharfe Zug, der durch dieselben nach dem Schornstein führt, beeinträchtige die Wirkung des Brennstoffes. Dieser leiste lange nicht so viel, als er leisten könne, und werde in der unsinnigsten Weise verschwendet. Man müsse die Feuerung so weit vergrössern, dass sie ohne den forcirten Zug gut arbeite. Auch sei der Dampfdruck zu erhöhen und durch Anbringung eines dritten Cylinders der schlingernden Bewegung der Maschine zu steuern. Seien diese Reformen erst durchgeführt, so werde man ohne Schwierigkeit 100 km und darüber in der Stunde zurücklegen und viel Zeit ersparen. Zeit sei aber bekanntlich Geld.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Name der Eisenbahn	Strecke	Entfernung zwischen beiden Endstationen km	Abfahrtszeit des Zuges	Zeitdauer der gesammten Fahrt Minuten	Zahl der Anhalte	Die grösste ohne Anhalt durchfahrene Strecke ist lang km	Die grösste ohne Anhalt durchfahrene Strecke erfordert an Fahrzeit Minuten	Durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit Kilometer pro Stunde		Bemerkungen.
A.										
Great Western	London-Exeter	312,1	3.— Nachm.	254	4	ca. 122	87	84,35	73,7	
„	„	312,1	11.45 Vorm.	255	4	ca. 122	87	83,97	73,4	
„	London-Birkenhead	366,9	4.45 Nachm.	308	5	102,2	79	80,05	71,5	
Great Northern	London-York (Special Scotch Express)	302,5	10.— Vorm.	235	1	169,3	129	81,39	77,2	
„	York-London (Special Scotch Express)	302,5	3. 5 Nachm.	235	1	169,3	130	81,39	77,2	
„	London-Manchester (Manchester u. Sheffield Special Express)	326,6	2.— „	270	2	169,3	126	77,76	72,6	
Midland	London-Leeds (North-Express)	328,2	10.— Vorm.	270	3	115,8	91	80,05	72,9	
„	London-Leeds (Newspaper Express)	328,2	5.15 „	300	8	80,0	63	79,72	65,6	
London and North Western	London-Preston (Scotch Express)	336,3	10.— „	290	4	132,7	103	77,31	69,6	Ein gleicher Zug ab London 6.15 Nachmittags. Beide Züge haben gleiche Gegenzüge.
„	London-Preston (Scotch Epress)	336,3	8.50 Nachm.	303	5	132,7	110	76,72	66,6	
B.										
Preussische Staatsbahn	Hannover-Köln (Express)	326,6	4.27 Nachm.	339	10	66,9	57	70,49	57,8	
„	Köln-Hannover (Express)	326,6	12.26 „	345	10	66,9	60	69,74	56,8	
„	Minden-Berlin (Express)	324,5	8. 8 „	330	6	92,2	98	69,77	60,7	
„	Berlin-Minden (Express)	324,5	12.— Mittags	329	5	134,2	112	68,80	59,2	
„	Berlin-Breslau (Express)	359,9	8.50 Vorm.	415	11	48,4	45	67,48	52,0	
„	Breslau-Berlin (Express)	359,9	10.— „	414	12	48,4	46	67,27	52,2	
Berlin-Hamburger Bahn	Berlin-Hamburg (Express)	285,7	3.40 Nachm.	312	6	65,2	62	65,18	54,9	
„	Hamburg-Berlin (Express)	285,7	4.14 „	315	6	65,2	62	63,50	54,4	
Oesterreichische Staatsbahn	Salzburg-Wien (Express München-Wien)	313,0	12. 9 Vorm.	371	4	70,0	83	55,07	50,6	
„	Wien-Salzburg (Express)	313,0	8.40 Nachm.	380	4	70,0	84	53,81	49,4	
Bayerische Staatsbahn	Simbach-Stuttgart (Orient-Express)	363,3	9.49 „	432	3	123,3	140	53,56	50,5	
„	Stuttgart-Simbach (Orient-Express)	363,3	9.36 Vorm.	444	4	123,3	140	52,53	49,1	

Aus dem Deutschen Reich.

Der Preussische Staatsrath

wurde am 25. d. Mts. im Königlichen Schlosse von Sr. K. und K. Hoheit dem Kronprinzen eröffnet. Die Eröffnungsrede desselben betonte, dass die Wiederbelebung des Staatsrathes nach dreissig Jahren Unterbrechung hauptsächlich den Zweck verfolge, die Gesetzentwürfe vor Einbringung in die Vertretungen des Reiches und Preussens darauf zu prüfen, ob diese dem Bedürfniss genügen und in die organische Gestalt der Gesetzgebung hineinpassen, sowie ferner wichtige Verwaltungsmassregeln vor ihrem Erlass der Prüfung zu unterziehen. Als die Gegenstände, mit welchen sich der Staatsrath zunächst zu beschäftigen habe, werden bezeichnet die Gesetzentwürfe, betreffend Ausdehnung des Unfallgesetzes auf die Transportgewerbe, über die Dampfersubvention und über die Errichtung von Postsparcassen.

Die Mitglieder sind in sieben Abtheilungen vertheilt. Der Abtheilung V für Handel und Gewerbe, öffentliche Bauten, Eisenbahnen und Bergbau gehören an: Baare, von Bennigsen, Frhr. von Berlepsch, Brefeld, Dr. von Dechen, Dr. Heimsoeth, Leuschner, Dr. Miquél, von Neufville, Dr. Schmoller, Schneider, Schwartzkopff, Dr. Websky, Graf von Zedlitz-Trützschler.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht: den bisherigen Abtheilungsdirigenten bei der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin, Ober-Regierungsrath Kranold, zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau zu ernennen.

Preussische Staatsbahnen.

Die rege Thätigkeit, welche die Staatsregierung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens entfaltet, findet, wie der „Berl. Act." berichtet, auch in neuerer Zeit bei den verschiedensten Anlässen in Dankadressen, Schreiben, Telegrammen u. s. w. aus den betheiligten Kreisen und Provinzen dankbare Zustimmung. So sind an Telegrammen solcher Art, welche an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet wurden, aus den letzten Wochen zu verzeichnen: solche von Bürgern des Ortes Cranz aus Anlass des ersten Spatenstichs an dem Bau der Bahn Königsberg-Cranz; von der Stadt Schraplau und den zur Festfeier versammelten Bürgern und Interessenten zu Querfurt aus Anlass der Eröffnung des Betriebes auf der Eisenbahn Oberröblingen-Querfurt; von den zur Feier der Eröffnung der Bahn von Liegnitz nach Goldberg versammelten Vertretern der Kreise und Städte Liegnitz und Goldberg; von den zur Eröffnungsfeier der Eisenbahn Sieg-burg-Ründeroth versammelten Festgenossen.

Schleswigsche Eisenbahn. Generalversammlungsbeschlüsse, betr. Verstaatlichung.

In der am 22. d. M. abgehaltenen Generalversammlung sind nachstehende Beschlüsse gefasst worden: 1. die Vorlage der Königlichen Staatsregierung, betreffend den Uebergang des Schleswigschen Eisenbahnunternehmens auf den Staat wurde angenommen, und erklärte die Generalversammlung, dass mit der Perfection des bezüglichen Vertrages die Gesellschaft als aufgelöst zu betrachten sei; 2. als Directoren wurden die von der Direction cooptirten 6 Mitglieder auf 3 Jahre gewählt; 3. zum Abschluss des sub 1 gedachten Vertrages mit der Königlichen Staatsregierung wurden 2 Commissarien, und zwar der Oberbürgermeister Toosbüy in Flensburg und der Regierungsrath a. D. Kraus in Kiel bestellt.

Bauleitung neuer Strecken.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Anschluss an seinen Erlass vom 12. Februar d. J. den Königlichen Eisenbahndirectionen die von ihm festgestellte Geschäftsordnung für die mit der Leitung des Baues neuer Bahnstrecken befassten Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter zugehen lassen. Danach regelt sich der Geschäftsumfang, die Zuständigkeit und die Ge-

schäftsführung dieser Behörden auch bei dem Bau neuer Bahnstrecken im Allgemeinen nach den Bestimmungen der unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung und der auf Grund derselben erlassenen Geschäftsordnung vom 4. Februar 1880. Nur hinsichtlich der Bearbeitung, Revision und Festsetzung der Bauprojecte und Kostenanschläge sind besondere, die bestehenden Vorschriften ergänzende Anordnungen getroffen worden. Wie bei der Betriebsverwaltung, werden die Vortheile der Decentralisation auch bei der Bauverwaltung im Wesentlichen von der Handhabung der gegebenen Bestimmungen abhängen und die erhofften günstigen Wirkungen und Vereinfachungen im Geschäftsgange nur dann zu erwarten sein, wenn die bauleitenden Betriebsämter in der Ausübung der ihnen zugewiesenen Ressortbefugnisse nicht beengt werden. Es sind daher Seitens der Eisenbahndirectionen Eingriffe in die Geschäftsführung der Betriebsämter auch auf dem Gebiete der Bauverwaltung auf die Fälle des wirklichen Bedürfnisses zu beschränken und etwaige, bei den Directionen direct eingehende, zur Zuständigkeit der bauleitenden Betriebsämter gehörende Angelegenheiten an dasselbe kurzer Hand zur ressortmässigen Erledigung abzugeben.

Ausdehnung der Kranken- und Unfallversicherung auf die Transportgewerbe.

Ueber die Gesetzentwürfe wegen Ausdehnung der Unfallversicherung auf die land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter und über die Ausdehnung der Kranken- und Unfallversicherung auf die Transport- und Baugewerbe theilt die „Vossische Zeitung“ Folgendes mit:

Nach § 1 des ersten Entwurfs werden alle in land- und forstwirthschaftlichen Betrieben beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamten (letztere bis zu 2 000 *M.* Einkommen) gegen Unfälle versichert. Dasselbe gilt von Personen in land- und forstwirthschaftlichen Nebenbetrieben. Nach den beigefügten Erläuterungen soll mit einbegriffen werden: die Aufzucht landwirthschaftlicher Nutzthiere, die Kunst- und Handelsgärtnerei, der Wein-, Obst- und Gemüsebau. Die Berufsgenossenschaften sind im Anschlusse an die Verwaltungs-Organisation der Bundesstaaten für örtliche Bezirke zu bilden. Im Uebrigen lehnt sich der Entwurf durchweg an die Bestimmungen des Unfall-Versicherungsgesetzes an. Die Fürsorge für den Verletzten während der ersten dreizehn Wochen nach dem Eintritt des Unfalls wird besonders geregelt; nach Ablauf dieser Frist oder vom Tode des Verletzten ab entsprechen die Leistungen demjenigen, was nach dem Unfall-Versicherungsgesetz zu gewähren ist. § 1 des zweiten Entwurfs bestimmt: „Die nach Massgabe dieses Gesetzes gegen Unfälle versicherten Personen sind, soweit dies nicht bereits auf Grund der Bestimmungen des Kranken-Versicherungsgesetzes von 1883 geschehen ist, nach den Vorschriften des letzteren gegen Krankheit zu versichern“. Nach § 2 werden alle Arbeiter und Betriebsbeamten (letztere bis zu 2 000 *M.* Jahreseinkommen) nach den Vorschriften des Unfall-Versicherungsgesetzes gegen Unfälle versichert, wenn sie beschäftigt sind: 1. von den Post- und Telegraphenverwaltungen oder von der Verwaltung einer Eisenbahn oder Strassenbahn, im Betriebe oder bei der Ausführung von Bauten; 2. in gewerbsmässigen Fuhrwerks-, Binnenfahrts- und Flössereibetrieben, im Prahm- oder Fährbetriebe, sowie dem Gewerbebetriebe der Treidelei; 3. im gewerbsmässigen Speditions-, Speicher- und Kellereibetriebe; 4. im Gewerbebetriebe der Güterbestätiger, Schaffner, Wäger, Messer, Schauer und Stauer. Die Versicherung gegen Betriebsunfälle erfolgt nach § 4 für die Arbeiter und Betriebsbeamten der Reichspostverwaltung und der Reichseisenbahnen durch das Reich, für die Angehörigen der übrigen Postverwaltungen und der Staatseisenbahnen durch diejenigen Bundesstaaten, für deren Rechnung die Verwaltung geführt wird. Die durch das Unfall-Versicherungsgesetz den Vorständen der Genossenschaft und der Genossenschafts-Versammlung zugewiesenen Befugnisse werden durch Behörden wahrgenommen, welche im ersteren Falle vom Reichskanzler, im zweiten Falle von den Centralbehörden der betreffenden Bundesstaaten zu bezeichnen sind. Im Uebrigen erfolgt die Versicherung durch Berufsgenossenschaften nach den Bestimmungen des Unfall-Versicherungsgesetzes.

Preussischer Landes-Eisenbahnrath.

Am 31. d. M. wird der Ausschuss des Preussischen Landes-Eisenbahnraths in Berlin zusammentreten, um u. A. über die Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Russisches Petroleum von der Russischen Grenze bei Eydtkuhnen (hauptsächlich nach Berlin) weiter zu berathen. Ausserdem stehen auf der Tagesordnung folgende Berathungsgegenstände: Abänderung der Bestimmung des Betriebsreglements, betr. die Angabe des Transportweges im Frachtbrief; Einführung ermässigter Frachtsätze im Verkehr mit Rumänien, Serbien und Bulgarien; Einführung einheitlicher Bestimmungen über die Fahrpreisermässigungen für Kinder; Einführung eines ermässigten Tarifs für den directen Verkehr zwischen Danzig beziehungsweise Neufahrwasser und Stationen der Moskau-Brester Bahn; Ermässigung der Frachten für Kalksteine und Eisenerze etc.

September-Einnahmen.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat September d. J. ergiebt für die 40 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 30 814,08 km, nachstehende Daten:

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im September d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 22 Bahnen mit zusammen 5 535,01 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 25 279,07 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 22 Bahnen mit zusammen 5 535,01 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 25 279,07 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 24 Bahnen mit zusammen 25 717,16 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 5 096,92 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 23 Bahnen mit zusammen 5 784,16 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 25 029,92 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende September d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 23 Bahnen mit zusammen 5 826,86 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 24 987,22 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 23 Bahnen mit zusammen 5 826,86 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 24 987,22 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 27 Bahnen mit zusammen 27 443,07 Kilometer höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 3 371,01 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 25 Bahnen mit zusammen 6 209,03 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 24 605,05 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende September d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 160 280 000 *M.* (54 915 000 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 60 770 000 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 642,82 km, so dass auf je 1 km 249 339 *M.* entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende September d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 625 849 129 *M.* (311 069 650 *M.* Stammactien, 70 914 100 *M.* Prioritäts-Stammactien und 2 3 865 379 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 3 302,83 km, so dass auf je 1 km 189 489 *M.* entfallen.

Viehverkehr.

Auf Anregnng des Herrn Ministers für Landwirthschaft soll nach Meldung hiesiger Blätter die Frage einer commissarischen Prüfung unterzogen werden, in welchem Masse die Arlbergroute auf die Concurrenzfähigkeit des Russischen und Ungarischen Schlachtviehes mit dem Deutschen auf dem Französischen und Englischen Absatzgebiete einzuwirken geeignet erscheint.

Tagegelder und Reisekosten der Beamten der Eisenbahnverwaltungen.

Der Justizminister hat die Justizbehörden davon in Kenntniss gesetzt, dass zwischen den zuständigen Ministern ein Einverständniss dahin erzielt worden ist, dass den Beamten der Eisenbahnverwaltung für Reisen zu gerichtlichen Terminen in den im § 14 der Gebührenordnung für Zeugen und Sachverständige vorgesehenen Fällen Tagegelder und Reisekosten nach den in den §§ 1 und 2 der Allerhöchsten Verordnung vom 30. October 1876 bestimmten Sätzen gewährt werden. Demgemäss erscheint namentlich eine analoge Anwendung des § 5 der erwähnten Allerhöchsten Verordnung auf die Gewährung von Tagegeldern und Reisekosten für Reisen zu gerichtlichen Terminen ausgeschlossen. Ferner wird es nicht Sache der Justizbehörden sein, die Bemessung der Tagegelder und Reisekosten davon abhängig zu machen, ob dem vernommenen Beamten freie Fahrt gewährt worden sei. Bei Aufstellung der Liquidationen ist jedoch von den betreffenden Beamten eine Erklärung des Inhalts zu erfordern, dass freie Fahrt nicht in Anspruch genommen sei bezw. auch für die Rückreise nicht in Anspruch genommen werde.

Zu eröffnende neue Bahnlinien.

Am 1. November cr. wird die Strecke Greiffenberg-Friedeberg mit den Stationen Greiffenberg i/Schl. und Friedeberg (Queis), der Haltestelle Neundorf-Greiffenstein und dem Haltepunkte Birkicht für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 in Betrieb genommen und werden auf derselben die im Fahrplan vom 15. October cr. bereits enthaltenen Züge verkehren.

Am 1. November d. J. werden im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg von der Bahnlinie Allenstein-Mehlsack-Kobbelbude mit der Abzweigung von Braunsberg nach Mehlsack die Theilstrecken:

Göttkendorf-Wormditt, 45,2 km lang, mit den Haltestellen Buchwalde, Münsterberg, Arnsdorf und den Stationen Guttstadt, Wormditt, sowie

Braunsberg-Mehlsack, 27,1 km lang, mit den Haltestellen Vogelsang, Hogendorf und der Station Mehlsack, dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Elsass-Lothringische Eisenbahnen.

Zur Unterscheidung der beiden Stationen Tetingen bei Falkenberg in Lothringen und Tetingen in Luxemburg an der Linie Nörzingen-Oettingen-Rümelingen ist der ersteren der Zusatz „in Lothringen“ und der letzteren „in Luxemburg“ beigelegt worden.

Ueberlastung von Eisenbahnwagen.

Hinsichtlich der Ueberlastungen von Eisenbahnwagen ist eine vermuthlich auf höherer Anordnung beruhende Directorialentscheidung ergangen. In einem Falle, da bei der Nachwiegung einer Sendung auf einer Unterwegsstation eine Ueberlastung des Wagens um 450 kg ermittelt wurde, war vom Versender der Antrag gemacht worden, das abgeworfene und auf der betr. Station ihm zur Verfügung gestellte Uebergewicht auf einen anderen Wagen, welcher von derselben Ursprungsstation, mit derselben Waarengattung beladen, mit einem Mindergewicht von 450 kg von ihm abgesandt war, zuzuladen. Wenngleich dieses Verfahren nach den Tarifvorschriften unberechtigt ist, so kann derartigen Anträgen aus Billigkeitsrücksichten stattgegeben werden. Gleichzeitig ist bestimmt worden, dass in solchen Fällen ausser den tarifmässigen Gebühren für das Aufladen und die damit verbundenen Mühewaltungen (Rangiren et.) eine sonstige Gebühr nicht in Absatz gebracht wird. Die Bestimmungen über die Berechnung des Lagergeldes und der Conventionalstrafe werden hierdurch nicht berührt.

Deutsch-Oesterreichischer Tarifconflict.

Nach einer Privatdepesche der „Berliner Börsen-Ztg.“ erklärten in einem an die Oesterreichischen Bahnen gerichteten Schreiben die Preussischen Bahnen, dass durch die Kündigung des Berliner Uebereinkommens auch die directen Tarife als gekündigt zu betrachten seien. Die Preussischen Bahnen beantragten gleichzeichzeitig (nach derselben Quelle) die Vertagung der für den 30. October anberaumten gemeinsamen Conferenz und schlugen vor, dass die Kündigung anstatt vom 1. Januar, erst vom 1. April nächsten Jahres gelten solle, um mehr Zeit zu Vorarbeiten für einen neuen Vertrag zu gewinnen. Die Oesterreichischen Bahnen sind hiermit — so fügt die Privatdepesche hinzu — einverstanden.

Die projectirte Zahnradbahn von Schmiedeberg auf die Schneekoppe.

Aus Schmiedeberg i/Schl. vom 24. d. M. wird der „Bresl. Z.“ berichtet: Nachdem bereits vor als mehr 10 Jahren das Project aufgetaucht war, eine Zahnradbahn von Schmiedeberg auf die Schneekoppe zu bauen, damals aber nicht zur Ausführung kam, soll das Unternehmen nunmehr doch verwirklicht werden. Nach Mittheilung aus Schmiedeberg hat sich ein Consortium gebildet, welches die Geldmittel beschafft hat. Der Plan liegt fertig vor. Noch diesen Herbst soll mit den Grundbesitzern, über deren Grund und Boden die Bahn gehen soll, unterhandelt werden und zum Frühjahr der Bau der Bahn beginnen. Auf dem Koppenplane soll der Bahnhof errichtet werden. Es wird erwartet, dass von Böhmischer Seite ein gleicher Bau stattfindet und dadurch eine Verbindung zwischen Schlesien und Böhmen hergestellt werde.

Die Braunschweigischen Eisenbahnen

haben im Jahre 1883 10 422 619 *M.* Betriebseinnahmen zu verzeichnen, zu denen als Uebertrag aus dem Jahre 1882 23 919 *M.* kommen, so dass die Totalsumme der Einnahmen 10 446 538 *M.* beträgt. Die Betriebseinnahmen setzen sich wie folgt zusammen: Personen- und Gepäckverkehr 2 598 427 *M.*, Güterverkehr 6 882 246 Mark, Ueberlassung von Anlagen und Betriebsleistungen 200 474 Mark, Ueberlassung von Betriebsmitteln 137 731 *M.*, Erträge aus Veräusserungen 288 788 *M.*, sonstige Einnahmen 314 952 *M.* Dagegen betragen die Ausgaben 6 376 249 *M.*, und zwar vertheilen sich dieselben folgendermassen: Besoldungen 1 943 134 *M.*, andere persönliche Ausgaben 785 236 *M.*; von sachlichen Ausgaben waren zu verwenden auf: allgemeine Kosten 314 807 *M.*, Kosten der Unterhaltung 615 983 *M.*, Kosten des Bahntransports 1 398 554 *M.*, Kosten der Erneuerung 874 334 *M.*, Kosten erheblicher Ergänzungen 140 392 *M.*, Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen 145 082 *M.*, Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel 158 726 Mark. Der Bruttoüberschuss beträgt demnach 4 070 289 *M.* und nach Abzug diverser Rücklagen steht ein Ueberschuss von 3 871 479 *M.* zur Verfügung, welcher wie folgt verwendet wird: zur Verzinsung der Prioritätsobligationen und sonstigen Darlehen 540 785 *M.*, zur Tilgung der Prioritätsobligationen und sonstigen Darlehen 113 100 *M.*, zur Zahlung der Staatssteuern 22 130 *M.*, zum Rückkauf eigener Actien und zur Amortisation des Anlagecapitals 2 625 000 *M.*, zur Zahlung der Stammactien-Dividende ($1^2/_5$ pCt. des Actiencapitals) 504 000 *M.*, zu sonstigen Zwecken 42 000 *M.*, Vortrag auf das folgende Jahr 24 464 *M.*

Mecklenburgische Eisenbahnen.

Man schreibt der „Voss. Ztg.“, dass in einer vor einigen Tagen in Neubrandenburg stattgefundenen Versammlung der Vertreter sämmtlicher daselbst einmündenden Eisenbahnen eine Einigung zwischen den Verwaltungen der Mecklenburgischen Südbahn und der Neubrandenburg-Friedlander Bahn einerseits, sowie der Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn andererseits über alle bisher noch schwebenden Fragen (insbesondere war die Mitbenutzung des Mecklenburgischen Bahnhofs in Neubrandenburg durch die beiden anderen Bahnen streitig) erzielt worden ist. Demnach wird der Betrieb auf der Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn am 1. November cr. für Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Eisenbahnproject Plau-Meyenburg.

Nach der „Frankf. Ztg.“ ist der Bau dieser Linie deshalb einstweilen ausgesetzt, weil Verhandlungen mit der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn über den Ankauf der Eisenbahn Güstrow-Plau stattfinden. Die Friedrich-Franzbahn würde, wenn die Verhandlungen zum Ziele führen, die projectirte Strecke Plau-Meyenburg bauen, sowie die Herstellung einer Verbindung mit Wittenberge und Berlin über Meyenburg herbeizuführen suchen.

Eisenbahn Dt. Krone-Kallies.

Wie der „G. G.“ berichtet, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten den Bau dieser Linie für den Fall in Aussicht gestellt, dass der Grund und Boden unentgeltlich hergegeben und eine Subvention von 60 000 *M.* geleistet würde.

Eisenbahnproject Gera-Prehlitz.

Nachdem in Folge der Unterstützung des Baues der Bahnlinie Ronneburg-Meuselwitz durch die Herzoglich Altenburgische Regierung die Verhandlungen über den Bau einer Bahn Gera-Meuselwitz gescheitert sind, hat sich ein neues Comité constituirt, welches beabsichtigt, eine Bahn von Gera nach dem in der Nähe von Meuselwitz gelegenen Prehlitz in Angriff zu nehmen.

Bahnproject Neusalz-Bunzlau-Greiffenberg.

Man schreibt: Minister Maybach hat die Genehmigung zu Vorarbeiten für den Bau einer Oder und Riesengebirge direct verbindenden Eisenbahn von Neusalz a/O. nach Freystadt, Sprottau, Bunzlau und von da über Löwenberg nach Greiffenberg abgelehnt, da zur Zeit seitens des Staates eine Ausführung dieser Bahn nicht ins Auge gefasst werden könne.

Gotha-Ohrdruff.

In der Generalversammlung wurde der Verkauf der Bahn an die Coburg-Gothaische Regierung beschlossen und dementsprechend die Auflösung der Gesellschaft, sowie die dafür nothwendigen Statutenänderungen genehmigt.

Holsteinische Marschbahn.

In der Generalversammlung am 20. d. M. erstattete die Direction Bericht über die erfolgte Zeichnung des zu emittirenden Actiencapitals und die Einberufung der ersten 10 pCt. dieses Capitals. Es sind danach 7 778 Stück Stammactien Lit. C und 7 779 Stück Stamm-Prioritätsactien Lit. C gezeichnet und ist die Einzahlung von 10 pCt. auf diese Actien erfolgt. Die Anträge der Direction und des Aufsichtsraths: 1. betreffend Kündigung der auf dem Unternehmen lastenden hypothekarischen Anleihen im Gesammtbetrage von 641 250 *M.* und Umwandlung derselben in eine Prioritätsanleihe und 2. betreffend Anlage eines Industriegleises von der Station Marne nach dem Frederik VII.-Koog wurden einstimmig genehmigt. Der Betrag der aufzunehmenden Prioritätsanleihe wird auf 1 000 000 *M.* bestimmt. Der nach obigen Verwendungen verbleibende Rest wird für unvorhergesehene Fälle zurückgestellt. Zu den Baukosten des Industriegleises, welche auf ca. 430 000 *M.* veranschlagt sind, giebt die Provinz ein unverzinsliches Darlehn von 200 000 *M.* her, welches mit 4 pCt. p. a. zu amortisiren ist. Die in Folge dieser Beschlüsse erforderlichen Aenderungen des Statuts wurden ebenfalls einstimmig angenommen.

Pöpelwitzer Umschlagstelle.

Der Mangel an ausreichenden Gleisanlagen verhindert bei der Pöpelwitzer Umschlagstelle die über die grösstmögliche

Leistungsfähigkeit hinaus eingehenden Sendungen daselbst aufzulagern und können daher nur solche Sendungen zum Umschlag gebracht werden, welche vorher angemeldet sind und alsdann nach der Reihenfolge des Einganges der Anmeldung nach der Pöpelwitzer Weiche überführt werden. Zur Regelung des Verkehrs nach der genannten Verladeanstalt ist nun nach der „Schles. Z." bei dem Betriebsamt Breslau-Cosel in Breslau eine Central-Dispositionsstelle errichtet worden, welche die Dispositionen auch für das Niederschlesische Kohlenrevier, und zwar durch das Wagenbureau in Berlin, erledigt. Verfrachter von Kohlen nach Pöpelwitzer Weiche zum Umschlag sind daher gehalten, an das genannte Betriebsamt sich zu wenden. Das Wagenbureau in Berlin veranlasst die Zuführung leerer Wagen für diejenigen Gruben, deren Sendungen unter den obwaltenden Verhältnissen in Pöpelwitz zur Umladung gelangen können.

Verschiedenes.

Die kleinste Locomotive,

welche jemals gebaut worden, hat ein Herr Henry Case in Oil City, Pa., soeben fertig gestellt. Das kleine Ding, welches acht Zoll lang ist und nur $1\frac{1}{2}$ Pfund wiegt, ist aus Messing, Stahl, Gold und Silber construirt und dauerte die Herstellung desselben drei Jahre, den Tag zu zehn Arbeitsstunden gerechnet. An der kleinen Locomotive befinden sich 585 Schrauben und das Manometer hat nur $\frac{1}{4}$ Zoll Durchmesser. Die Pumpe dieses Miniaturwunders vermag mit einem Male nicht mehr als einen Tropfen Wasser zu heben. Der erforderliche Dampf wird durch einen kleinen Spiritusapparat erzeugt; die Spurweite der Locomotive beträgt $1\frac{3}{8}$ Zoll und der Schornstein ist $1\frac{1}{4}$ Zoll hoch.

Frankreichs Wein-Einfuhr und Ausfuhr.

Nach den Zusammenstellungen des „Journal d'Agriculture pratique" über den Umfang und Werth der während der Jahre 1874—1883 aus Frankreich zur Ausfuhr gelangten landwirthschaftlichen Producte nimmt unter letzteren, trotz der argen Zerstörungen, welche die Weinberge Frankreichs innerhalb dieses Jahrzehnts durch die Phylloxera erfahren haben, der Wein immer noch die erste Stelle ein. Innerhalb der Berichtsperiode gelangten aus dem Gebiete der Gironde 12 301 584 hl Wein zum Werthe von 1 162 912 442 Frcs. zur Ausfuhr, davon nach Deutschland 1 929 101 hl zum Werthe von 182 433 542 Frcs.; aus den übrigen Weinbergsdistricten 16 270 443 hl für 1 057 953 604 Frcs., davon nach Deutschland 1 901 949 hl für 123 664 724 Frcs., zusammen also 28 572 027 hl für 2 220 866 046 Frcs., davon nach Deutschland 3 831 050 hl für 306 098 266 Frcs. Abgesehen von einigen Schwankungen, haben die Preise eine stetige, nicht unerhebliche Preisbesserung erfahren. In derselben Periode wurden aus dem Auslande nach Frankreich eingeführt 37 480 316 hl gewöhnliche Weine in Fässern (davon aus Spanien 27 825 882 hl) im Werthe von 1 496 096 743 Frcs. und 979 646 hl anderer Weine im Werthe von 119 196 744 Frcs. Während der letzten 10 Jahre sind mithin fast 10 000 000 hl Wein mehr ein- als ausgeführt worden.

Arbeiten an der Taybrücke.

Die grossen Bogenträger der Taybrücke sind am 5. September cr. in Gegenwart des Mr. Barlow, Ingenieurs der Brücke, und mehrerer anderer Techniker geprüft. Vier Locomotiven der schwersten Sorte wirkten dabei in der Art, dass je zwei derselben auf jedem der beiden Fahrgleise zusammengekuppelt standen und der Druck längere Zeit ausgeübt wurde. Das Resultat dieser Prüfung soll sehr günstig ausgefallen sein, und wird man nunmehr die folgenden Bögen aufstellen.

(„Engineering" 12. September 1884.)

Panama-Canal.

Nach dem „Engineering" vom 29. August cr. müssen ganz abnorm grosse Massen Felsen zur Bildung von Wellenbrechern im inneren Bassin von Port fore River der Panamabahn verwandt werden.

Die Regen, obgleich sehr stark und an vielen Orten auch die Erdarbeiten beschädigend, haben doch keinen wesentlichen Aufenthalt im Bau veranlasst. Im Juli cr. sind 650 000 cbm Masse des Canalkörpers ausgeschachtet; bis dahin betrug die Gesammtleistung 6 603 301 cbm.

Silberminen in Süd-Australien.

Silverton in Süd-Australien hat Silbererze, die ebenso reich wie die von Nevada sind.

Enteignung.

v. O. In Bezug auf die Bestimmungen der §§ 1 und 8 des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, wonach die Enteignung nur gegen vollständige Entschädigung für die Abtretung des Grundstückseigenthums in dem vollen Werthe des Grundstücks besteht, sind reichsgerichtlich folgende Rechtsgrundsätze ausgesprochen worden: „Unter dem vollen Werthe ist nicht der gemeine Werth des Grundstücks zu verstehen, sondern sein individueller Werth für den Eigenthümer, gegen welchen die Enteignung sich richtet, der für diesen mit seinem Eigenthum verbundene Vortheil, mit anderen Worten: der ihm aus der Enteignung erwachsende Schaden. Erfolgt die Ermittelung der letzteren nach verschiedenen zulässigen, jedoch gegenseitig sich ausschliessenden Rücksichten, z. B. nach dem Vortheil, welcher von dem Eigenthümer durch Verkauf oder durch Bebauung oder durch eine andere Benutzung des Grundstücks erzielt sein würde, und ergeben diese verschiedenen Ermittelungsarten abweichende Schadensbeträge, so kann der Eigenthümer nur einen derselben beanspruchen, weil ihm nur einmalige Entschädigung gebührt, aber den höchsten, weil eben nur dieser den ermittelten Schaden darstellt." (Erk. des V. Civilsen. des Reichsgerichts vom 7. Juni 1884; F. u. E. wider Rheinische Eisenbahngesellsch. Rep. 509/84.)

Strafrecht.

v. O. **Wer einen mit Handhabung der Eisenbahnpolizei betrauten Wechselwärter, während er von demselben wegen unberechtigten Begehens des Bahnkörpers und Verweigerung der Angabe seines Namens dem Bahnamte vorgeführt wird, thätlich angreift, macht sich eines Vergehens des Widerstandes gegen die Staatsgewalt schuldig.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach dem landgerichtlichen Urtheil hat der Angeklagte Joseph F. am 16. Juni 1883 Nachmittags kurze Zeit vor dem Einfahren des Güterzuges No. 754 in die Station Donauwörth trotz mehrfacher Abmahnung des Wechselwärters B. daselbst, welcher ihn zum Fortgehen aufforderte, wiederholt verbotswidrig den Bahnkörper bei Donauwörth nahe der Donaubrücke begangen und denselben ungeachtet mehrmaliger Abmahnung nicht verlassen, vielmehr den Wechselwärter B., als dieser ihm wegen verweigerter Namensangabe die Arretirung ankündigte und ihn mit Gewalt dem Bahnamte Donauwörth vorführen wollte, zur Verhinderung der Arretirung thätlich angegriffen, indem er dem B. einen solchen Stoss vor die Brust versetzte, dass dessen Pfeife zu Boden fiel und er noch am Tage der obergerichtlichen Verhandlung Schmerz an der Brust verspürte. — Auf Grund dieser Feststellung hat das Berufungsgericht in Uebereinstimmung mit dem ersten Rechtszuge den Angeklagten eines Vergehens des Widerstandes gegen die Staatsgewalt nach § 113 des R.-Str.-G.-B. schuldig erklärt. — In der Revision des Joseph F. wird die eben angeführte Gesetzesbestimmung als verletzt bezeichnet, weil B. zur Anwendung von Gewalt gegen den Angeklagten nicht berechtigt gewesen sei. — Die Beschwerde ist jedoch nicht berechtigt: „Das in § 113 R.-Str.-G.-B. vorgesehene Vergehen ist gegeben, wenn Jemand einem zur Vollstreckung von Anordnungen der Verwaltungsbehörden berufenen Beamten in der rechtmässigen Ausübung seines Amtes durch Gewalt Widerstand leistet. Diese Voraussetzung liegt hier vor. — Nach § 54 des vom K. Staatsministerium des Aeussern erlassenen Reglements für die Eisenbahnen Bayerns vom 20. Mai 1880 (Ges.- u. Verordn.-Bl. 1880 S. 357) ist das Betreten des Planums der Bahn und der dazu gehörigen Böschungen und Anlagen ohne Erlaubnisskarte nur den daselbst bezeichneten Personen gestattet. Diese Anordnung ist, wie der Eingang der betreffenden Bekanntmachung besagt, als oberpolizeiliche Vorschrift zu Art. 88 Abs. 2 des Pol.-Str.-G.-B. ergangen. Es begründet daher die Zuwiderhandlung gegen dieselbe eine nach der eben angeführten Bestimmung zu bestrafende Uebertretung. Nach § 66 Abs. 1 No. 6 des Reglements sind die Wechselwärter zur Ausübung der Bahnpolizei berufene Eisenbahnbeamte, also Vollstreckungsbeamte im Sinne des § 113 des R.-Str.-Ges.-B., mithin als solche verpflichtet, Zuwiderhandlungen gegen § 54 des Reglements abzuhalten und in Folge dessen auf Grund des § 127 Abs. 1 der R.-Str.-Pr.-Ordn. und des Art. 102, Abs. 1 und 2 des Ausführungsgesetzes zu derselben dienstlich berechtigt, falls sie Jemand bei einer derartigen Uebertretung auf frischer That betreffen, wenn dessen Persönlichkeit nicht sofort festgestellt werden kann, und eine Festnahme nothwendig ist, um die Fortsetzung der strafbaren Handlung zu verhindern, ihn vorläufig festzunehmen, was im § 63 des Eisenbahn-Polizeireglements noch besonders ausgesprochen ist, und diese Berechtigung schliesst die Befugniss in sich, zum Zweck der Festnahme Gewalt anzuwenden. — Hiernach hat der Eisenbahnwechselwärter B., als er den Angeklagten, weil derselbe dem Verbote des § 54 des Reglements vom 20. Mai 1880 zuwider den Eisenbahnkörper betreten hatte, bei der Weigerung des F., seinen Namen anzugeben, dessen Persönlichkeit nicht sofort festgestellt werden konnte und derselbe trotz mehrfacher Aufforderung den Bahnkörper nicht verliess, festnahm, in der Eigenschaft eines zur Vollstreckung der einschlägigen, von einer Verwaltungsstelle erlassenen bahnpolizeilichen Anordnung berufenen Beamten in rechtmässiger Ausübung seines Amtes gehandelt und der Angeklagte ihm hierbei, indem er demselben, um seine Festnahme zu verhindern, einen heftigen Stoss vor die Brust versetzte, durch Gewalt Widerstand geleistet, womit der Thatbestand eines Vergehens nach § 113 des R.-Str.-G.-B. erfüllt ist. Die thatsächliche Richtigkeit der in rechtlicher Bezie-

hung nicht zu beanstandenden Feststellung des Berufungsgerichtes lässt keine Anfechtung zu; es kann daher die Revisionsbehauptung, der Angeklagte habe sich nur gegen einen grundlosen Angriff des B. zur Wehre gesetzt, insofern hierdurch jene Festsetzung bestritten wird, nicht beachtet werden."*) (Erk. des Oberlandesgerichts zu München vom 4. März 1884, Samml. der Entscheidungen in Gegenständen des Strafrechts Bd. III S. 41 ff.)

Literatur.

—st.— **Das Harzbahnproject Gernrode-Harzgerode-Berga-Quedlinburg-Nordhausen.** Ein Beitrag zur Förderung des Baues von Schmalspurbahnen in gebirgigem Terrain vom W. Hostmann, Grossherz. Sächs. Baurath in Hannover. Mit einer lith. Tafel. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1884.

Um den zurückgegangenen Wohlstand des Harzes wieder auf seine frühere Blüthe zu heben, ist man vielseitig bemüht, diesem Landestheile bessere Transportverhältnisse zu schaffen. So sind verschiedene Strecken der sogen. Harzgürtelbahn gebaut und das Zustandekommen mehrerer Linien, die in den Harz selbst eindringen, ermöglicht worden. Das Project aber, einer Bahnverbindung durch den Unterharz, war, trotz der seitens der betheiligten Staatsregierungen, als auch seitens der Gemeinden und Interessenten anerkannten Nothwendigkeit, bis jetzt noch immer nicht zur Ausführung zu bringen.

Dies hat den Verfasser veranlasst, das von ihm aufgestellte Project in vorliegender Veröffentlichung nochmals zu beleuchten und seine darin enthaltene Auffassung klar dazulegen.

Nach Vorausschickung einiger allgemeiner Bemerkungen werden der Zweck der fraglichen Bahn, die Art und Grösse ihres Verkehrs und ihre Richtung erörtert. Sodann geht der Verfasser an die Frage des zweckmässigsten Bahnsystems und kommt dabei zu der Ueberzeugung, dass im vorliegenden Falle nur eine Schmalspurbahn das allein richtige Transportmittel sei. Weitere Abschnitte befassen sich mit der Entstehung des Projectes, der Lage und Wahl der Linie, sowie den Krümmungs- und Steigungsverhältnissen. Alsdann folgen kurze Angaben über den Bedarf an Grund und Boden, den Umfang der Erdarbeiten, die Anzahl der Wegübergänge, Brücken und Durchlässe, den Oberbau, die Signale, Bahnhöfe und Haltestellen. Endlich werden die Kosten für Bau und Betrieb zusammengestellt, die Leistungsfähigkeit der Bahn entwickelt, der Verkehr und die Tarife besprochen und die Rentabilität der Bahn berechnet.

Wenn die besprochene Veröffentlichung auch zunächst dazu bestimmt ist, das Interesse für das Unternehmen bei den Betheiligten zu erhöhen, so wird sie doch auch weitere Kreise interessiren, insofern auf Grund sorgfältiger und umfangreicher Arbeiten an einem bestimmten Beispiele nachgewiesen wird, dass unter gewissen Voraussetzungen nur die Schmalspurbahnen, auch wenn sie eine grössere Länge haben und zur Verbindung von 2 Hauptbahnen dienen, dazu geeignet sind, den weniger günstig situirten Gegenden die Segnungen unseres modernen Transportwesens zu Theil werden zu lassen.

Es sei daher diese neueste Schrift des unermüdlichen Kämpen für die Schmalspur den Fachkreisen bestens empfohlen.

—st.— **Lehrbuch der Telephonie und Mikrophonie.** Mit besonderer Berücksichtigung der Fernsprecheinrichtungen der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung von C. Grawinkel, Kaiserl. Postrath. Zweite erweiterte Auflage. Mit 122 in den Text gedruckten Holzschnitten. Preis 5 *M.* Berlin. Verlag von J. Springer. 1884.

Das vorliegende Werk wird als zweite Auflage des im Jahre 1881 erschienenen und von uns im Jahrgang 1882 S. 140 d. Ztg. besprochenen Buches „Die Fernsprecheinrichtungen der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung" bezeichnet. Diese zweite Auflage ist aber nicht nur gänzlich umgearbeitet, sondern auch so erweitert, dass sie als neues Werk angesehen werden kann. Die durchgreifenden Aenderungen ergeben sich aus dem Umstande, dass inzwischen wichtige Fortschritte in der Entwicklung des Fernsprechwesens zu verzeichnen waren und aus der Absicht, ein Lehrbuch der Telephonie zu schaffen, dessen Inhalt sich nicht nur auf die praktische Anwendung derselben beschränkt, sondern auch den theoretischen Stoff klar legt.

Dieser Absicht zufolge zerfällt das Buch in zwei Haupttheile, einen theoretischen und einen praktischen.

Der erstere theilt sich in vier Capitel: Die Wellenbewegung, die telephonischen Ströme, die musikalischen oder elektro-harmonischen Apparate und die Sprachtelephone.

Der praktische Theil ist in drei Abschnitte zergliedert und behandelt der erste in zwei Capiteln die Bedeutung des Fernsprechwesens und das Verhältniss desselben zur Telegraphie, sowie die allgemeinen Bestimmungen für Herstellung von Privattelegraphen und Privat-Fernsprechverbindungen; der zweite in drei Capiteln die Fernsprecheinrichtungen zum Anschluss kleinerer Orte an das Telegraphennetz; der dritte in sieben Capiteln die Stadtfernsprecheinrichtungen. Ein Anhang enthält die telephonische Gesang- und Musikübertragung, die telephonische Uebertragung zwischen zwei in grösserer Entfernung von einander befindlichen Fernsprecheinrichtungen, die Verwendung des Telephons zur Prüfung von Erdleitungen und die Verwendung von Kabeln bei Fernsprecheinrichtungen.

Unsere bei der ersten Auflage des Buches ausgesprochene Empfehlung können wir bei der vorliegenden neuen Auflage in erhöhtem Masse wiederholen.

—st.— **Versuche über Ventilbelastung und Ventilwiderstand.** Von C. Bach, Professor am K. Polytechnikum Stuttgart. Mit 5 lith. Tafeln. Preis 3 *M.* Berlin. Verlag von J. Springer. 1884.

Während Millionen Ventile in Gebrauch sind, fehlt doch noch vollständig die durch Versuche festgestellte Grundlage zur Berechnung:

a) der Kraft, mit welcher das geöffnete Ventil (einer Pumpe etc.) belastet werden muss, um sich in dieser Lage gegenüber der von der strömenden Flüssigkeit bethätigten Wirkung im Gleichgewicht zu befinden, also der Ventilbelastung,

b) der hydraulischen Bewegungswiderstände, welche mit dem Passiren der Flüssigkeit durch Ventile bei verschieden grosser Erhebung derselben vom Sitze verknüpft sind, also des Ventilwiderstandes.

Dies führte den Verfasser zur Anstellung der erforderlichen Versuche, über welche in vorliegender Broschüre berichtet wird.

Deren Inhalt ist in 10 Paragraphen getheilt. § 1 bespricht Ziel, Umfang und Durchführung der Versuche; in § 2 werden die Gleichungen für Ventilbelastung und Ventilwiderstand aufgestellt; die §§ 3—9 enthalten die Versuchsresultate von 9 Arten von Hubventilen; endlich giebt § 10 Constructionsregeln und eine Zusammenfassung der erlangten Erfahrungsresultate.

Wir brauchen wohl nicht weiter hervorzuheben, dass der Verfasser mit vorliegender Arbeit einem praktischen Bedürfnisse entgegengekommen ist und wollen deshalb die Maschinentechniker auf das Buch aufmerksam machen.

—st.— **Handbuch der elektrischen Telegraphie,** unter Mitwirkung von mehreren Fachmännern herausgegeben von Prof. Dr. K. E. Zetzsche, Kaiserlichem Telegrapheningenieur. III. Bd. 3. Lieferung. Die elektrischen Messungen beim Bau und Betriebe der Telegraphenlinien, bearbeitet von Dr. O. Frölich. Die Telegraphenapparate, bearbeitet von Dr. Zetzsche. Berlin 1884. Verlag von J. Springer.

Von dem ganzen Werke haben wir gelegentlich Besprechung seines IV. Bandes „Die elektrischen Telegraphen für besondere Zwecke" Erwähnung gethan (vergl. Jahrg. 1881 S. 1161).

Jetzt liegt uns die 3. Lieferung des dritten Bandes vor Dieselbe behandelt die elektrischen Messungen beim Bau und Betriebe der Telegraphenlinien und die Telegraphenapparate, welch letztere Abtheilung aber damit noch nicht zum Abschluss gelangt ist.

Nachdem das Handbuch gewiss jedem Fachmann wohl bekannt, ja schon unentbehrlich geworden sein dürfte, so halten wir eine weitere Besprechung für überflüssig. Wir können uns jedoch die Bemerkung nicht versagen, dass der Einblick in die vorliegende Lieferung uns überzeugt hat, dass solche in Bezug auf Vollständigkeit und sachkundiger gründlicher Bearbeitung sich den früher erschienenen Theilen würdig anreiht.

—st.— **Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen mit und ohne Uebergangscurven für Eisenbahnen und Strassen.** Mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, bearbeitet von O. Sarrazin und H. Oberbeck. Dritte durchgesehene Auflage. Preis in Leinw. geb. 3 *M.* Berlin. Verlag von J. Springer. 1884.

Dass innerhalb weniger Jahre schon wieder eine Auflage nothwendig wurde, spricht gewiss für die Brauchbarkeit des Buches.

Die vorliegende 3. Auflage ist aufs neue sorgfältig durchgesehen und in manchen Punkten vervollständigt, weshalb wir überzeugt sind, dass dieses zweckmässige und praktische Taschenbuch auch fernerhin beitragen wird, die sorgfältige Ausführung der Gleiscurven zu erleichtern und daher namentlich allen denen willkommen sein wird, welche mit dem Bau und der Unterhaltung von Bahnen betraut sind.

Kursbücher.

Unter den mit dem Wechsel der Fahrplanperioden regelmässig auftretenden Erscheinungen der Verkehrsliteratur, welche speciell bezwecken, das Publikum der Reichshauptstadt Berlin über die localen Verkehrseinrichtungen aufzuklären bezw. auf

*) Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass im vorliegenden Falle den Angeklagten auch ausserhalb Bayerns dieselbe Strafe getroffen haben würde und braucht in dieser Beziehung nur auf die correspondirenden Paragraphen 54 und 63 ff. des Bahnpolizei-Reglements f. d. Eisenb. Deutschlands vom 4. Januar 1875 nebst Bekanntm. v. 12. Juni 1878 verwiesen zu werden. Die Red.

dem Laufenden zu erhalten, verdient das in dem Verlage von Georg Stilke erscheinende „Berliner Eisenbahn-Kursbuch“ eine besondere Beachtung. Dasselbe wird im Auftrage und nach Anweisung der Königlichen Eisenbahndirection Berlin bearbeitet und darf schon mit Rücksicht auf diese amtliche Mitwirkung allein empfohlen werden, da dieselbe die Richtigkeit der aufgenommenen Angaben verbürgt. Letztere umfassen nicht nur die Fahrpläne der Stadt- und Ringbahn und der Hauptrouten des Fernverkehrs, sondern u. A. auch eine Menge wichtiger Notizen und Bestimmungen über die Reiseeinrichtungen für Berlin und Umgegend, und zwar bezüglich des Eisenbahn-, Post-, Telegraphen-, Pferdebahn-, Omnibus-Wesens u. s. w., welche in knapper Form das Wissenswerthe enthalten und wohl geeignet erscheinen, der leider vielfach noch sehr geringen Kenntniss des Publikums über die bestehenden Verhältnisse und über die getroffenen Verkehrserleichterungen entgegen zu wirken.

Wie nothwendig es ist, über letztere stets eine klare Vorstellung zu haben, zumal mit dem raschen Wachsthum der Stadt und des Verkehrs überhaupt der Einzelne mehr und mehr darauf bedacht sein muss, die durch die Entfernungen bedingten Zeitverluste thunlichst einzuschränken, scheint der hauptstädtischen Bevölkerung nach den bisherigen Wahrnehmungen im Allgemeinen noch nicht hinlänglich bewusst geworden zu sein, und wir glauben uns nicht zu täuschen, dass dieser Umstand für die Königliche Behörde bestimmend gewesen sein wird, bei der Herausgabe des genannten Kursbuches mit Rath und That mitzuwirken. Es ist eine eigenthümliche, aber vielfach zu beobachtende Thatsache, dass der Deutsche sich auf Reisen häufig aus Unkenntniss der Verhältnisse den grössten Unbequemlichkeiten aussetzt, aber nicht daran denkt, denselben durch das zuvorige Studium eines, mit geringfügigen Kosten zu erschwingenden Kursbuches vorzubeugen. Vor solchen directen Ausgaben schreckt die in einem derartigen Falle allerdings übel angebrachte Sparsamkeit gern zurück, und die natürliche Folge ist dann die oft und viel beklagte Abhängigkeit des Reisenden von dem Beamtenpersonal, welche bei den Deutschen gegenüber der anerkannten Sicherheit der Engländer, Franzosen und Amerikaner unvortheilhaft auffällt. Auch in dieser Hinsicht sollte daher das Deutsche Selbstbewusstsein sich dem Auslande ebenbürtig gegenüber stellen und von dem, zu diesem Behufe ihm gebotenen Material einen reichlicheren Gebrauch machen, als bisher geschehen ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 24. d. M. bringen wir zur Kenntniss, dass die neuen **Südwestdeutschen Verbandsgütertarife** am 1. November d. J. nicht zur Einführung kommen können. Wegen demnächstiger Ausgabe derselben wird weitere Veröffentlichung erfolgen.

Strassburg, den 24. October 1884. (2547)
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

II. Güterverkehr.

Vom 1. November d. J. ab findet auf der zwischen den Stationen Eberswalde und Chorin an der Berlin-Stettiner Bahn gelegenen Haltestelle **Britz unbeschränkte Güterabfertigung** statt und treten von diesem Tage ab directe Tarifsätze für den Verkehr zwischen der genannten Haltestelle und den übrigen Stationen und Güter-Haltestellen des diesseitigen Bezirks in Kraft, über deren Höhe sowohl die diesseitigen Güterexpeditionen als das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft ertheilen.

Berlin, den 25. October 1884. (2548)
Königliche Eisenbahndirection.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die im VIII. Nachtrag zum 3. Südwestdeutschen Tarifhefte (Hessen-Elsass-Lothringischer Verkehr) enthaltenen Frachtsätze für Basel Elsass-Bahn, sowie die im Gütertarif vom 15. October d. J. (Eisenbahndirection Frankfurt a/M. - Elsass - Lothringer Verkehr) für Basel Elsass-Bahn im Verkehr mit den Stationen Frankfurt a/M., Hanau u. Höchst a/M. vorgesehenen Frachtsätze finden, soweit dieselben niedriger sind, als die bezüglichen Frachtsätze für Basel Bad. Bahn im 9. Südwestdeutschen Tarifhefte (Hessisch-Badischer Verkehr) auch auf letztere Station und Verkehr Anwendung.

Karlsruhe, den 25. October 1884. (2549)
Generaldirection der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Im **Bayerisch-Sächsischen Verbands-Gütertarife** vom 1. Mai 1884 bezw. im Nachtrage I hierzu vom 1. October 1884 werden folgende Frachtsätze berichtigt:

Seite 204 des Tarifs Lommatzsch-München (C. B.) beträgt der Satz für Stückgut nicht 5,54 sondern 6,12 ℳ,

Seite 204 des Tarifs Lommatzsch-Neumarkt a/R. beträgt der Satz für Stückgut nicht 5,76 sondern 5,54 ℳ,

Seite 28 des Nachtrags I Gera-Thalkirchdorf beträgt der Satz im Ausnahmetarif 1b nicht 1,52 sondern 1,62 ℳ.

Soweit durch die berichtigten Frachtsätze Erhöhungen herbeigeführt werden, finden dieselben erst vom 10. December cr. ab Anwendung.

Dresden, am 20. October 1884. (2550)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit dem 1. November 1884 tritt zum **Staatsbahntarif Bromberg-Berlin** der Nachtrag XIII in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Neue bezw. anderweite Entfernungen für Berliner Bahnhöfe, Ringbahnstationen, Naundorf und die Stationen der Neubaustrecken Liegnitz-Goldberg, Greiffenberg i/Schl.-Friedeberg am Queis, Bentschen-Meseritz und Jatznik-Uekermünde des Bezirks Berlin. Die Entfernungen für die Stationen der drei erstgenannten Strecken treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung in Kraft, welche s. Z. noch besonders bekannt gemacht werden wird.
2. Neue Entfernungen für die Stationen Arnsdorf, Buchwalde, Guttstadt, Hogendorf, Mehlsack, Münsterberg, Sobbowitz, Vogelsang, Wormditt des Bezirks Bromberg und Löbau Westpr., Zajonskowo und Mortung der Marienburg-Mlawkaer Bahn.
3. Neue bezw. anderweite Getreide- und Holz-Ausnahmesätze für Berliner Bahnhöfe, Ringbahnstationen und die sub 2 genannten Stationen.
4. Neue Flachs- und Hanfsätze für Berliner Bahnhöfe.
5. Ausnahmesatz für Wagenkehricht vom Städtischen Central-Viehhof in Berlin.
6. Aenderungen von Stationsnamen und bereits früher publicirte Tarifänderungen.

Exemplare qu. Nachtrages sind bei unsen Billetexpeditionen käuflich zu haben.

Bromberg, den 21. October 1884. (2551J)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit Giltigkeit vom 1. November 1884 n. St. tritt der zehnte Nachtrag zum Gütertarif des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1880 n. St. (2. Ausgabe) in Kraft. Derselbe enthält:

Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs II (Hanf etc.) für den Verkehr mit den Stationen Kursk Stadt und Kursk 1 der Moskau-Kursker Eisenbahn, sowie

Frachtsätze für die in den Ausnahmetarif X (Runkelrübensamen [Zuckerrübensamen]) neu aufgenommenen Stationen Gorodez der Orel-Witebsker Eisenbahn, Aschersleben, Cöthen, Halberstadt und Quedlinburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, Cöthen und Eilenburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt.

Exemplare des obenbezeichneten zehnten Tarifnachtrages können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 20. October 1884. (2552 J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. d. M. sind die Stationen Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) für die directe Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in den Staatsbahnverkehr **Köln (rechtsrheinisch)-Hannover** einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Hannover, den 20. October 1884. (2553)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Für den directen Güterverkehr zwischen Sächsischen Stationen einerseits und der neu eröffneten Station Frankfurt a/M. (H. L. B.) andererseits werden im **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande** dieselben Frachtsätze angewendet, welche für die Station Frankfurt a/M.-Ostbahnhof der Hessischen Ludwigsbahn bestehen.

Dresden, am 23. October 1884. (2554)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. November cr. tritt ein Nachtrag III zum **Preussisch-Oberschlesischen Steinkohlen-Massentarife** vom 15. November 1883 in Kraft. Derselbe enthält directe Frachtsätze für die an den Neubaustrecken Braunsberg-Mehlsack, Göttkendorf-Wormditt und Ortelsburg-Johannisburg gelegenen Stationen und für die Stationen Gruppe, Grünheide und Szillen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg; ausserdem aber noch ermässigte Frachtsätze nach Station Lyck unter Versetzung derselben aus Theil II in den Theil I des Tarifs.

Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen und bei unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 17. October 1884. (2555)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der **Ausnahmetarif für Eisenerze etc.** im Local-Gütertarif des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. und in den Staatsbahn-Gütertarifen für die Verkehre Frankfurt a/M.-Elberfeld, Köln (rechts) und Köln (linksrh.) wird mit Gültigkeit vom 25. October cr. ab auf die Artikel: Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken (nicht Hochofenschlacken) ausgedehnt.

Vom gleichen Tage ab kommt für den Verkehr zwischen Lindenbach einerseits

und Quint andererseits ein Ausnahmefrachtsatz für Eisenerze etc. von 0,36 *M* pro 100 kg zur Einführung. (2556)

Frankfurt a/M., den 23. October 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November cr. tritt für den **Transport von Steinen** des Ausnahmetarifs D. unseres Local-Gütertarifs vom 1. April 1883 zwischen Berlin, Görlitzer Bahnhof, und Lichtenau i/Schl. ein Ausnahmefrachtsatz in Höhe von 0,61 *M* pro 100 Kilogramm in Kraft.

Berlin, den 23. October 1884. (2557)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II und Importtarif nach Moskau via Wirballen-St. Petersburg. Diejenigen Transporte nach Moskau, die nach dem Theil II des Gütertarifs des Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverbandes auf den beiden Routen via Alexandrowo und via Grajewo und nach dem Importtarif nach Moskau auf der Route via Wirballen-St. Petersburg zu den gleichen Frachtsätzen befördert werden, werden vom 1. Januar 1885 neuen Styls ab unter Ausschluss der Routenvorschrift zwischen den drei genannten Routen der Art vertheilt werden, dass jede Route sämmtliche Transporte für zehn aufeinanderfolgende Tage, und zwar:

die Alexandrowoer Route die Transporte vom 1. bis 10. jedes Monats neuen Styls,
die Grajewoer Route die Transporte vom 11. bis 20. jedes Monats neuen Styls und
die Wirballener Route die Transporte vom 21. bis ultimo jedes Monats neuen Styls

erhält. (2558 J)

Bromberg, den 22. October 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Verkehr zwischen den Stationen Elz, Hadamar und Staffel einerseits und den Stationen Gevelsberg Rh., Haspe Rh. Löttringhausen, Herdecke Rh., Hörde Rh. und Schwelm Rh. andererseits erhöhen sich mit Gültigkeit vom 12. December d. J. ab die im Nachtrag II zum Tarif **Frankfurt a/M.-Elberfeld** enthaltenen bezüglichen Entfernungen um 2 bezw. 3 km.

Das Nähere ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 22. October 1884. (2559J)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. October 1884 werden die Württembergischen Stationen Neckarsulm, Besigheim, Kirchheim a/N., Adelsheim und Möckmühl in den vom 1. August 1883 ab gültigen directen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Württembergischen Staatsbahn und solchen der Badischen Staatsbahn aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen sowie das diesseitige Tarifbureau.

Karlsruhe, den 24. October 1884.
Generaldirection. (2560)

Königliche Eisenbahndirection Altona. Zum Tarif des Deutsch-Skandinavischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1877 ist ein Nachtrag XIV erschienen, durch welchen die in diesem Verbande für die Route Nyborg-Korsör bestehenden directen Frachtsätze mit dem 1. October cr. zur Aufhebung gelangen, nachdem mit dem gleichen Tage im Deutsch-Dänischen Verbande über dieselbe Route und für dieselben Relationen ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten sind.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich verabfolgt.

Altona, den 22. October 1884. (2561)
Namens der Verwaltungen
des Deutsch-Skandinavischen Eisenbahn-Verbandes.

Am 1. November d. J. gelangen im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Erze und Roheisen unter den bisherigen Bestimmungen zur Einführung:

Zwischen Amberg und Potschappel . . . . 0,93 *M* } pro
zwischen Amberg und Radebeul . . . . . 0,97 „ } 100kg.

Dresden, den 24. October 1884. (2562)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
v. Tschirschky.

Am 1. November 1884 tritt der Nachtrag VIII zum Tarife für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen** und **lebenden Thieren** im **Norddeutsch-Sächsischen** Verbandsverkehre in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Frachtsätze für die Station Golzwarden der Oldenburgischen Staatseisenbahn und ist bei den betheiligten Güter- und Gepäck-Expeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 23. October 1884. (2563)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. November d. J. tritt zu dem vom 1. Mai 1882 ab gültigen Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Directions - Bezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn - Directions - Bezirks **Bromberg** einschliesslich der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits der Nachtrag IX in Kraft. Derselbe enthält anderweite Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Berlin (Ostbahnhof), Carlsberg, Heydekrug, Jugnaten, Kukoreiten, Lichtenberg - Friedrichsfelde, Memel, Pogegen, Prökuls und Stonischken, sowie Tarifkilometer und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Arnsdorf, Borntuchen, Buchwalde, Bütow, Grünheide, Guttstadt, Hogendorf, Johannisburg, Mehlsack, Münsterberg, Olschienen, Puppen, Rudczanny, Schwentainen, Szillen, Tilsit, Vogelsang und Wormditt des Eisenbahn-Directions - Bezirks Bromberg, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch), Ausnahme - Frachtsätze für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II nach Tilsit transito und Berichtigungen. Exemplare sind zum Preise von 30 ₰ bei den Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 24. October 1884. (2564)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die mit Gültigkeit vom 1. November d. J. zur Einführung kommenden Nachträge

XXXII zum Gütertarifheft No. 1,
XIX „ „ „ 4,
XXX „ „ „ 5

enthalten abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a/M., Hanau, Höchst, Wiesbaden H. L. B., neue Sätze für die Stationen Obhausen, Querfurt, Schraplau und Visselhövede, ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Palmöl etc. von Magdeburg. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. December d. J. in Kraft. — Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 18. October 1884. (2565)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Am 25. l. Mts. tritt zum Wechsel-Gütertarif zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt und der Main-Neckarbahn vom 1. Mai 1883 der III. Nachtrag in Kraft, enthaltend Tarifentfernungen für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen der Strecke Oberröblingen-Querfurt.

Darmstadt, 23. October 1884. (2566)
Direction der Main-Neckarbahn.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im internen Verkehre der Badischen Bahn wird der Artikel

„Waschlaugabgänge, fetthaltige, aus Spinnereien, Webereien, Färbereien und Zeugdruckereien, auch eingedickte (Paste)“

fortan zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs No. 2, und im Badisch-Württembergischen Verkehre nach den Frachtsätzen des Specialtarifs III befördert.

Karlsruhe, den 24. October 1884.
Generaldirection. (2567)

Hessische Ludwigsbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass unsere neue Station Frankfurt a/M. H. L. B. mit den für unsere Station Frankfurt a/M. Westbahnhof bestehenden Tarifsätzen in den directen Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einbezogen worden ist.

Nähere Auskunft ertheilt die neue Station Frankfurt H. L. B. sowie unser Tarifbureau.

Mainz, den 21. October 1884. (2568)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Specialdirection.

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Mit Giltigkeit vom 15/27. d. M. treten für Getreide etc. von Stationen der Rjask-Wiasma, Rjask - Morschansk, Morschansk - Sysran, Orenburger, Tambow - Saratow, Koslow-Tambow und Rjäsan-Koslow Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel sowie von der Orel-Graesi und Liwny Bahn nach Königsberg und Pillau neue Specialtarife in Kraft. Desgleichen erfolgt Neuausgabe der Getreide- etc. Tarife von der Orel-Witebsk, Graesi-Zarizyn und Koslow-Woronesch-Rostow Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel unter Aufnahme von Ausnahmefrachten für Weizen von einigen Stationen der letzten beiden Bahnen. Bei loser Verladung der Getreide- etc. Sendungen von Stationen der fünf letztgenannten Bahnen in die Preussischen Wagen an der Grenze wird für Verdichtung etc. der Wagen 1,50 Rbl. erhoben.

Tarifexemplare sind demnächst käuflich à 10 ₰ bei den Empfangsstationen zu haben. Bis dahin ertheilt nähere Auskunft unser Tarifbureau.

Königsberg, den 25. October 1884. (2569)
Direction der Ostpreussischen Südbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. November d. J. gelangen im **Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr** zum Tarifheft 1 der IV. Nachtrag und zum Tarifheft 2 der VIII. Nachtrag zur Einführung. Dieselben enthalten directe Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. Russischer Provenienz ab Tarnopol transit, Eliminirung von Stationen, Berichtigungen und Ergänzungen, sowie anderweite Bestimmungen für den Transport von Getreide in loser Schüttung (alla rinfusa).

Soweit Erhöhungen vorliegen, treten dieselben mit dem 1. Januar 1885 in Kraft.

Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 23. October 1884. (2570)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Ostpreussisch-Bayerischer Verband. An Stelle der Tarife:

a) für den Stettin - Berlin - Bayerischen

Güterverkehr vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen;
b) für den Preussisch-Bayerischen Güterverkehr vom 1. April 1880 nebst Nachträgen;
c) für den Schlesisch-Süddeutschen Güterverkehr (Heft 1) vom 1. Februar 1883 nebst Nachträgen, soweit in demselben: Frachtsätze für die Stationen Bromberg, Gnesen, Inowrazlaw, Mogilno, Montwy und Thorn des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau enthalten sind,

tritt am 1. November d. J. ein neuer Gütertarif unter der Bezeichnung: „Ostpreussisch-Bayerischer Verbandstarif" in Kraft.

Insoweit dieser Tarif gegenüber den bisherigen Sätzen einzelne Frachterhöhungen enthält, erhalten dieselben erst am 15. December d. J. Gültigkeit.

Exemplare des neuen Tarifs sind von den Verbands-Güterexpeditionen zu beziehen, und zwar ohne die allgemeinen Kilometer-Tariftabellen zum Preise von 0,80 *M.* pro Stück, mit den allgemeinen Kilometer-Tariftabellen zum Preise von 1,15 *M.* pro Stück.

Erfurt, den 23. October 1884. (2571)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königliche Eisenbahn-Direction Altona. Zum Gütertarif des Ostsee-Eisenbahnverbandes vom 15. Mai 1882 tritt am 1. November cr. ein Nachtrag VIII in Kraft, durch welchen ein Ausnahmetarif für Langholz zur Einführung gelangt.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen, auch können Exemplare des Nachtrags durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 22. October 1884. (2572)
Namens der Verwaltungen des Ostsee-Eisenbahnverbandes.

Niederländisch- resp. Deutsch-Oesterreichisch - Ungarische Eisenbahnverbände. Mit 15. November l. J. treten folgende Tarifnachträge in Kraft:

Nachtrag III zu den allgemeinen Bestimmungen, Theil I Hafenverkehre und Nachtrag III zu den allgemeinen Bestimmungen, Theil I Binnenverkehre d. d. 1. September 1883. Diese beiden Nachträge enthalten Aenderungen in der Güterclassification rücksichtlich des Artikels „Zucker aller Art". Ferner Nachtrag XXII zu den Deutsch - Ungarischen Verbandstarifen Theil II und III vom 1. Januar 1880. Dieser Nachtrag enthält anderweite Frachtsätze der Ausnahmetarife No. 7 a, 7 c und 16 (Getreide und Kleie).

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zu beziehen. (2573 R M)

A. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 10. November l. J. tritt ein Nachtrag IV zu dem ab 15. Februar 1882 giltigen Specialtarif für Getreide etc. im Galiz.-Oesterreich.-Böhm. Gemeinschaftsverkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:
1. Aenderung in den Bezeichnungen der Verbands-Verwaltungen;
2. Aufnahme der Station Rabstein der Böhmischen Nordbahn in den Tarif;
3. Aufnahme neuer Stationen der Kaiser Ferdinands - Nordbahn und Einbeziehung von Stationen der Mähr.-Schlesisch. Centralbahn in den Verband.

Exemplare desselben können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 24. October 1884. (2574)

Rumänisch-Galiz.-Danziger Güterverkehr via Granica. Ausgabe eines Nachtrages III. Mit 10. November n. St. 1884 gelangt ein Nachtrag III zum obgenannten Tarife vom 15. December 1882 zur Einführung, welcher neue ermässigte Frachtsätze für Getreide- etc. Sendungen nach Danzig enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Bahnen zu beziehen.

Wien, den 24. October 1884. (2575)
Die General-Direction
der K. K. priv. galiz. Carl-Ludwig-Bahn, zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Galizisch - Oesterreich - Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Ausgabe eines Nachtrages VI zu Heft 1. Mit 8. November 1884 gelangt der VI. Nachtrag zu Heft 1 des Galiz. - Oesterreich - Böhmischen Gemeinschaftsverkehres zur Einführung. Derselbe enthält Berichtigungen der Frachtsätze für Steinkohlen und Coaks (Ausnahmetarif XVII, im Nachtrag V, Seite 33).

Wien, den 24 October 1884. (2576)
Die Generaldirection
der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn, zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Directer Verkehr mit Oesterr. - Ungar. Seehäfen sowie Görz, Cormons loco und transit. Der vom 1. Januar 1884 giltige Tarif für den directen Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz und Cormons loco und transit einerseits und Stationen der Galizischen Bahnen anderseits gelangt rücksichtlich des Verkehres von und nach den in demselben benannten Stationen, ausnahmlich der Stationen der I. Ungar.-Galiz. Eisenbahn Przemysl und Chyrow ab 1. November 1884 nur über die Route via Wien und zwar dann zur Anwendung, wenn auf den betreffenden Frachtbriefen seitens der Parteien die Instradirung via Wien ausdrücklich verlangt wird.

Rücksichtlich der obgenannten Stationen Przemysl und Chyrow bleibt der Tarif nach wie vor unter den in demselben angegebenen Bedingungen bis auf Widerruf in Giltigkeit.

Wien, am 18. October 1884. (2577)
Die Generaldirection
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes.

III. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von

258 850 Stück kiefernen, 2,5 m langen Eisenbahnquerschwellen für Vollbahnen,
21 800 Stück kiefernen, 2,3 m langen dergl. für normalspurige Nebenbahnen,
52 750 Stück kiefernen, 1,5 m langen dergl. für schmalspurige Nebenbahnen,
58 230 laufenden Metern kieferne Weichenschwellen für Normalspurbahnen und
7 000 laufenden Metern dergl. für Schmalspurbahnen

in der Zeit vom Februar bis Ende Juli 1885 nach den Imprägniranstalten Niederau, Löbau und Falkenstein soll verdungen werden. Die neu angefertigten Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbureau (Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss) zur Einsicht aus; ein Abdruck davon wird daselbst für je 30 ₰ abgegeben. Die Lieferungspreise sind spesenfrei für eine der genannten Lieferstellen anzugeben.

Angebote mit Aufschrift: „Angebote für Schwellen nach Form A oder B der Bedingungen" sind bis 12. November d. Js., Vormittags 10½ Uhr, an die Königliche Generaldirection postgeldfrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 30. November d. Js. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer keine Nachricht über die Annahme seines Angebots empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, den 23. October 1884. (2578)
Königliche General - Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Werra - Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1885 erforderlichen nachbenannten Werkstatts- und Betriebsmaterialien beabsichtigen wir im Submissionswege zu vergeben, als:

Banca - Zinn. Blech- u. Fass - Nieten. Bleiplomben. Holzschrauben. Doppelfirniss. Rohes Rüböl. Brennöl (Raffinirtes Rüböl). Russischer Talg. Braune Seife. Weisse Seife. Bleiweiss in Oel. Stangenkreide, weisse. Schlemmkreide. Polsterleinen. Hanfschlauch. Gestreifter Plüsch. Rother Plüsch. Schmirgelleinen. Putzwolle (Spinnabgang). Italienischer Hanf. Russischer Hanf. Bindfaden. Verpackschnur. Plombirschnur. Borax. Waschschwämme. Stearinlichte (6 Stück = ⅓ kg). Reissigbesen. Zündhölzer (Einhundert-Packung). Tafeldochte. Hohle Dochte. Gedrehte Dochte. Fruchtgummi. Waschleder. Kupfervitriol. Telegraphenpapierrollen mit Holzkern. Bauchige Bureaulampen-Cylinder. Geschnürte Maschinenlaternen-Cylinder (Rundbrenner).

Die massgebenden Lieferungsbedingungen werden von dem Secretariate der unterzeichneten Direction abgegeben.

Offerten sind unter Beifügung von Materialproben und einem unterschriftlich anerkannten Exemplare der Lieferungsbedingungen bis spätestens

den 28. November (einschliesslich)

mit der Aufschrift:

Offerte auf Werkstatts- und Betriebsmaterialien

versiegelt und franco an die unterfertigte Direction einzureichen.

Meiningen, den 15. October 1884.
Die Direction (2579)
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Eisenbahn-Directionsbezirk Breslau. Die Lieferung von:

1. 12 Stück Personenwagen I./II. Classe mit Doppelretirade, davon 6 Stück mit Bremse,
2. 10 Stück Personenwagen II./III. Classe, davon 5 Stück mit Bremse,
3. 5 Stück Personenwagen III./IV. Classe, davon 3 Stück mit Bremse,
4. 24 Stück Personenwagen IV. Classe, davon 12 Stück mit Bremse,
5. 8 Stück combinirte Post- und Gepäckwagen mit Bremse,
6. 68 Stück Achsen mit Speichenrädern,
7. 250 Stück Achsen mit Scheibenrädern und
8. 795 Stück Evolutenfedern zu Stoss- und Zugapparaten

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Wagen bezw. Wagendetails" bis zum Submissionstermine am Montag, den 17. November d. J., versiegelt und portofrei an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus, auch werden Copien derselben gegen Einsendung der Copialien, welche für die Wagen zusammen 5 *M.*, für die Speichen- und Scheibensätze zusammen 1 *M.* und für die Federn 0,50 *M.* betragen, unfrankirt abgegeben.

Breslau, den 27. October 1884. (2580)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:
4 300 gusseisernen Klötzen,
4 300 schmiedeisernen Klammern und
4 400 „ Schraubenbolzen
in 3 Loosen, Bedingungsheft No. 345, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von Ein Gulden fünfzig pro Stück vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieurs hierselbst zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 3. November 1884 12 Uhr Mittags an den genannten Herrn Ober-Ingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „Krasnapolsky" Warmoesstraat 181 Amsterdam in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden.

Die Specialdirection. (2581)

Königliche Eisenbahndirection zu Altona. Für den diesseitigen Bezirk sollen in nächster Zeit 2 dreiachsige Normal-Tender-Locomotiven beschafft werden.

Diesbezügliche Offerten sind unter Angabe des Liefertermins bis spätestens zum 10. November cr. Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung dreiachsiger Normal-Tender-Locomotiven"

hierher einzureichen.

Specielle Bedingungen und Beschreibungen können gegen Einsendung von 2 ℳ von unserm maschinentechnischen Bureau bezogen werden.

Altona, den 18. October 1884. (2582)

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in den Werkstätten in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in sechszehn Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbureau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 24. October bis den 19. November d. J. (ausgenommen des Sonntags) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags.

Offerten auf Stempel-Papier sind bis zum 20. November portofrei an das Centralbureau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 4. December an ihre Offerte gebunden.

Der Generaldirector. (2583D&C)

V. Be- und Entladefristen.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. In Abänderung der im Heft I des Localgütertarifs vom 15. Januar 1878 auf Seite 56 enthaltenen Specialbestimmung zu § 59 des Betriebsreglements — Litt. o alinea 2 — wird bei Gütern, deren Beladung bezw. Entladung dem Versender resp. Empfänger obliegt, die Be- resp. Entladefrist — ohne Unterschied, ob die Parteien am Stationsorte oder ausserhalb desselben wohnen — für den Bereich der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 1. November cr. ab von 6 auf zwölf Tagesstunden verlängert.

Berlin, den 24. October 1884. (2584)
Königliche Direction.

Von Montag, den 27. October cr. ab wird vorübergehend im diesseitigen Verwaltungsbezirk für alle in offenen Güter- und in Kalkwagen verladenen (Wagenladungs-) Güter die Ent- und Beladefrist für die innerhalb eines Umkreises von 5 km von der Station wohnenden Interessenten von 12 auf 8 Tagesstunden (mit Anrechnung der Mittagszeit) herabgesetzt.

Breslau, den 26. October 1884. (2585)
Königliche Direction
der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Tarif-Auskunftsbureau.

Seit längerer Zeit sind an uns zahlreiche und wiederholte Anfragen über Frachtrouten und Frachtpreise gelangt, welche den unwiderleglichen Beweis liefern, wie die geltenden, vielfach wechselnden Tarife das Bedürfniss nach einem unter strengster fachmässiger Controle stehenden

Auskunftsbureau für Frachtentarife

dringend nahelegen.

Die Administration des „Centralblattes" hat es nun als innerhalb ihrer Aufgabe liegend betrachtet, ein solches Auskunftsbureau zu ihrem bereits seit Juni d. J. functionirenden Bureau für Personenverkehr (Rundreisebillets) hinzuzufügen und es werden demnach künftig neben der Administration des Centralblattes zwei Abtheilungen bestehen, von denen die eine sich mit den Auskünften über

Personenverkehr

(Rundreisebillets), die zweite mit den Nachweisungen über

Güterverkehr

und Frachtentarife beschäftigen wird.

Beide Abtheilungen werden im bisherigen Locale (Wien, I., Sonnenfelsgasse 19) mit der Redaction verbunden sein und unter derselben Direction stehen.

Die Aufgabe der Abtheilung für Frachtentarife wird darin bestehen:

1. Alle auf das Tarifwesen der österr.-ungar. Monarchie und ihrer Nachbarländer bezüglichen Tarifauskünfte zu ertheilen und den berechneten Frachtpreisen stets die neuesten Tarifsätze, Ausnahmetarife und sonstige Tarifkundmachungen zu Grunde zu legen.
2. Ueber erfolgte Bestellung die Besorgung und Zusendung neu aufgelegter, wie auch älterer Bahntarife zu übernehmen.

Die Abtheilung für Frachtentarife wird alle Auskünfte **nur schriftlich** ertheilen; sie muss selbstverständlich von ihrer Thätigkeit die Intervention bei Reclamationen gegen Bahnverwaltungen, sowie die Revision von Frachtbriefen **ausschliessen.**

Die Administration des Centralblatts für Eisenbahnen u. Dampfschifffahrt
Wien, I., Sonnenfelsgasse 19.







Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 86. 1884.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 1. November 1884.

Zur Vereinfachung des Schriftwechsels.

Dem obigen Gegenstand betreffenden Aufsatz in No. 80 dieser Zeitung liegt der gewiss gesunde und zeitgemässe Gedanke zu Grunde, mit überflüssigen alten Gebräuchen zu brechen und den schriftlichen Geschäftsverkehr möglichst einfach zu gestalten. Wir glauben aber nicht, dass durch die vorgeschlagenen Aenderungen etwas Wesentliches erzielt werden wird und meinen, dass eine Vereinfachung und Entlastung in anderer Weise erstrebt werden müsste.

Im Besonderen legen wir keinen erheblichen Werth auf den Fortfall der einzelnen Worte: „ergebenst" und „gefälligst", „gehorsamst" und „geneigtest" u. s. w., möchten dieselben im Gegentheil, mit Massen angewandt, nicht gern missen; denn einestheils fördern sie zweifellos den wohlthuenden höflichen Ton im schriftlichen Verkehre, während es andererseits für den Dienst keineswegs nachtheilig sein dürfte, wenn die untergeordneten Behörden und Dienststellen ihre Stellung den Vorgesetzten gegenüber auch äusserlich zum Ausdruck bringen müssen: es ist das mehr als äussere Form, denn in dieser steckt ein gut Theil heilsamer Disciplin.

Dass der schriftliche Verkehr unter den Dienststellen der Französischen Eisenbahnen in mancher Beziehung ein einfacherer ist, soll nicht geleugnet werden, ob aber zum Vortheil der Sache selbst, möchten wir bezweifeln. Denn bei dieser bestechenden einfachen Form wird nur zu häufig übersehen, dass dadurch Lücken entstehen und dieselbe beispielsweise eine solche Vollständigkeit der Acten, wie sie im Allgemeinen bei den Deutschen Bahnen besteht und welche nicht zum Geringsten eine Folge des herrschenden geschäftlichen Verkehrs ist, nicht erreichbar erscheinen lässt. Im Uebrigen sind gerade die Französischen Schriftstücke an Phrasen reich, welche auch der Herr Einsender wenig nachahmungswerth finden dürfte; wir erinnern nur an den stets üblichen Schluss: „agréez, messieurs, l'assurance de notre considération distinguée", den wir gar nicht kennen, oder an das umständliche: „messieurs, nous avons l'honneur de vous transcrire ci-après une lettre, que nous adressons ce jour à la Direction", — wo wir einfach sagen: „Abschrift zur gefälligen Kenntnissnahme". — Ebenso können wir keine nennenswerthe Vereinfachung in dem Vorschlage erblicken, dass statt des bisherigen „br. m. s. p r." oder „k. H. g. R." u. s. w. der Buchstabe Z vor die Adresse gesetzt werden soll, halten es auch nicht für ausgeschlossen, dass dadurch Missverständnisse — die gerade beim Eisenbahndienst aufs Peinlichste zu vermeiden sind — hervorgerufen werden.

Mit den übrigen Vorschlägen können wir uns im Allgemeinen einverstanden erklären, glauben aber, dass der Herr Einsender deren practische Erheblichkeit weit überschätzt, und wenn er meint, dass durch die Annahme derselben täglich ein Ries Papier gespart und 40 Arbeitskräfte weniger in Anspruch genommen werden würden, so ist dies ein blendender aber durchaus trügerischer Schluss, denn in Wirklichkeit würde nicht ein einziger Bogen Papier weniger verbraucht und nicht ein einziger Mann entbehrlich werden!

Von viel bedeutenderer Wichtigkeit für die Praxis halten wir hingegen die Bestrebungen, welche auf eine Verminderung des Schreibwerks überhaupt gerichtet sind, und wenn auch in dieser Beziehung schon manches geschehen ist, so bleibt doch noch mehr zu thun übrig. Es muss hierbei aber ganz besonders die Schwierigkeit den Zweck zu erreichen, hervorgehoben werden. Denn wenn auch als leitender Grundsatz unstreitig an die Spitze gestellt werden kann, dass diese Verminderung nicht auf Kosten der Uebersichtlichkeit und Vollständigkeit des Stoffes und der Acten geschehen darf — Nichts rächt sich im einzelnen Falle mehr, wie ein Verstoss gegen diese Grundregel — so ist es doch naturgemäss fast unmöglich, bestimmte Vorschläge nach bestimmten Richtungen hin in erschöpfender Weise aufzustellen. Und zwar aus dem Grunde, weil es hierbei nicht sowohl auf die äussere Form des Schreibwerks ankommt, sondern auf den jedesmaligen Inhalt der einzelnen Sache, deren sach- und sinngemässe Behandlung vorwiegend von dem verständigen Ermessen des einzelnen Decernenten abhängt.

Im Allgemeinen glauben wir aber im Folgenden einige Gesichtspunkte aufstellen zu können, deren Beachtung wesentlich zu einer erwünschten Vereinfachung beitragen würde.

1. Es ist sowohl innerhalb der eigenen Verwaltung wie mit fremden Behörden und Dienststellen möglichst viel „kurzer Hand" zu verkehren. Einer näheren Ausführung bedarf es wohl nicht, dass hierbei mit grosser Vorsicht verfahren werden muss, da beispielsweise in Fällen, in denen ausser „Retentpiçen" auch noch grössere Notizen in die Acten zur Orientirung angefertigt werden müssen, der beabsichtigte Zweck mehr wie verloren geht.

2. Seitens der Vorgesetzten sind von den Untergebenen möglichst wenig Berichte zu verlangen. Jeder Eingeweihte wird uns Recht geben, dass von diesem Verlangen oft in einem Masse Gebrauch gemacht wird, wie es mit der Wichtigkeit der Sache und der Erspriesslichkeit für den Dienst in keinem Verhältniss steht. Hierher gehört, dass

3. Vollzugsanzeigen nur in den nothwendigsten Fällen verlangt werden sollten, da es im Uebrigen selbstverständlich ist, dass Verfügungen der Vorgesetzten ausgeführt werden.

4. Wenn es sich um Anträge bei fremden Verwaltungen handelt, so wird es sich meist empfehlen, nicht Erklärungen darauf von jeder einzelnen zu erbitten, sondern eine Frist zu bestimmen, binnen welcher, falls Widerspruch nicht erfolgt ist, Zustimmung angenommen wird. Dies sollte vornehmlich auch bezüglich der Erklärungen auf Conferenzprotocolle beachtet und zu diesem Behufe in letztere jedesmal eine besondere Bestimmung aufgenommen werden. Dass hierdurch eine Menge Schreiberei erspart würde, liegt auf der Hand.

5. Ganz besonders erheblich ist noch der Schriftwechsel in Tarifangelegenheiten und dürfte hierbei das unter 4. Gesagte speciell am Platze sein. Nachahmungswerth scheint uns, wo irgend angängig, das Vorgehen vieler Preussischer Staatsbahnen, die Erklärungen nur von derjenigen und an diejenige Staatsbahnverwaltung abgeben zu lassen, welche bei dem betreffenden Verkehre hauptsächlich betheiligt ist. Wir sollten meinen, dass derartige Abmachungen in den einzelnen Verbänden auch zwischen den übrigen Bahnen unschwer getroffen werden könnten. Zur wesentlichen Vereinfachung würde es schon dienen, wenn die unbedingt erforderlichen Erklärungen nur der geschäftsführenden Verwaltung gegenüber abgegeben würden und diese dann den betheiligten Verwaltungen in einem Schreiben die sämmtlichen Erklärungen in entsprechender Weise mittheilen wollte.

6. Es ist ein viel umfassenderer Gebrauch von gedruckten Formularen zu machen, welche überall da in Anwendung zu bringen sind, wo es sich um immer wiederkehrende Schreiben fast desselben Inhalts, nur mit Unterschied in einzelnen Worten, Zeilen u. s. w. handelt; beispielsweise bei Erinnerungsschreiben, bei Benachrichtigungen an Dritte, dass die oder die Sache an die oder die Behörde oder Dienststelle abgegeben sei, bei gewissen Cassenanweisungen, bei Untersuchungen über nicht desinficirte Wagen, bei Bescheiden in Fracht- und Fahrgeldreclamationen, sowie über nicht gefundene Gegenstände, bei den Correspondenzen mit den Militärbehörden über Truppenbeförderungen u. s. w. u. s. w. —

Wenn diese Vorschläge auch Vielen als selbstverständlich erscheinen mögen, so lehrt die Erfahrung, dass sie äusserst oft doch nicht angewendet werden und es dürfte daher nicht überflüssig sein, immer und immer wieder auf diese so wichtige Angelegenheit hinzuweisen. Ein wirklicher Erfolg wird aber nur dann zu verzeichnen sein, wenn Jeder an seinem Platze und nach seinen Kräften seine nachhaltige Rückwirkung nicht versagt! S.

Aus dem Bericht der Englischen Parlaments-Commission, betr. das technische Erziehungswesen. *)

Diese hochofficielle Publication ist sehr inhaltreich, so dass es verlohnt, davon Kenntniss zu nehmen. Wir können aus dem Englischen Berichte Vieles lernen, da über unsere heimischen Verhältnisse von den fremden Beurtheilern eine Kritik geübt wird, welche uns, als in den eigenen täglich durchlebten Anschauungen befangen, nicht selbst so möglich sein kann.

Es ist freilich unmöglich, in eingehender Weise hier das vorliegende Material einigermassen zu erschöpfen, deshalb wird nur ein allgemein gehaltener Ueberblick über den Inhalt des Berichtes gegeben, welcher namentlich die Art beleuchten soll, in welcher die Englische Commission ihre Aufgabe gelöst hat.

Englands technisches Erziehungswesen ist recht wesentlich verschieden von dem unsrigen und steht in einem gewissen principiellen Gegensatze zu dem des gesammten Continentes. Dies haben die Engländer längst schon lebhaft selbst erkannt und das Bedürfniss lebhaft empfunden, die bezüglichen, in England nicht gebräuchlichen Einrichtungen näher kennen zu lernen.

Nachdem bereits früher auf Anregung von Dr. Lyon Plaifair eine Commission ausgesendet worden war, welche Bericht erstatten sollte über das ausserhalb Englands übliche technische Erziehungswesen, wurde im Jahre 1881 auf Antrag beider Häuser des Englischen Parlamentes unter dem Vorsitze des Sir B. Samuelson eine specielle Königliche Commission eingesetzt mit sehr erweiterter Aufgabe. Der umfangreiche, in seinem Haupttheile jetzt vorliegende Commissionsbericht zeigt durch seinen Inhalt, wie ernst die Commission die ihr gestellte Aufgabe aufgefasst hat. Die von der Commission besuchten Länder umfassen Frankreich, Deutschland, Oesterreich, Belgien, Holland, die Schweiz und Italien. Dort wurden sowohl die Schulen selbst, als auch grössere technische Etablissements einer Besichtigung unterzogen. Aber auch die technischen Unterrichtsanstalten Grossbritanniens und Irlands wurden von der Commission ebenso eingehend besucht wie auch in den Vereinigten Staaten Nordamerikas und in Kanada.

Der Gesammtumfang des Commissionsberichtes wird fünf starke Bände von je ca. 600 Seiten in Octavformat umfassen. Der erste Band enthält als Einleitung einen übersichtlichen Bericht über den Volksschul- und Elementar-Unterricht, sowie über das Mittelschulwesen in jedem einzelnen der besuchten Länder. An diese Einleitung schliesst sich, nach Gruppen gesondert, eine viel ausführlicher gehaltene Besprechung der einzelnen technischen Unterrichtsanstalten, wie Abend-, Gewerbe- und Industrieschulen, der Fachschulen etc., endlich der höheren technischen und Hochschulen.

Alle einigermassen bedeutenden Anstalten dieser verschiedenen Gattungen sind mehr oder weniger eingehend besprochen, und sehr getreu giebt dieser Theil des Berichtes die von Behörden, Directoren und Lehrern gemachten Aeusserungen wieder. Von anderen Auskunftspersonen seien hier noch folgende Berliner genannt: Dr. Werner Siemens, Commissionsrath Glaser, sowie Dr. Martius.

Im Uebrigen giebt dieser Berichtstheil eine Fülle thatsächlicher Mittheilungen über Einrichtungen, Kosten, Schülerzahl, Lehrpläne etc. der betreffenden Schulen.

Der zweite Theil behandelt die Besuche der Commission in den industriellen Etablissements des Continentes und die dort gemachten Wahrnehmungen. Dieser Theil des Berichtes hat besonderen Reiz durch die Ursprünglichkeit und Rückhaltlosigkeit der wiedergegebenen Aeusserungen vieler Sachverständiger. Die industriellen Verhältnisse des Continentes werden übrigens in diesem zweiten Theile des Berichtes keineswegs allein mit Bezug auf die technische Erziehung der Arbeiter, ihrer Vorgesetzten und der Fabrikleiter behandelt. Die socialen Verhältnisse, die Arbeitslöhne, Arbeitsdauer, den Einfluss des Schutzzolles, des Militärwesens, die Vor- und Nachtheile des Patentgesetzes unterzieht die Commission eingehender Besprechung.

Der dritte Theil des ersten Bandes des Parlamentsberichtes behandelt die in England selbst vorhandenen Einrichtungen zur technischen Erziehung und ist hier zu erkennen, dass England in der That nach diesen Richtungen hin vieles Neue und Vortreffliche geschaffen hat.

In dem vierten Theile sind die aus den vorher mitgetheilten Wahrnehmungen gezogenen Schlüsse (conclusions) zusammengestellt und wird hier constatirt, dass die Annahme, Englands Industrie sei im Verfall begriffen, durchaus nicht zutreffe. Es läge kein Grund vor, radicale Reformen des technisch-industriellen Erziehungswesens vorzunehmen oder zu befürworten. Es könnten die aus der Kenntnissnahme der bezüglichen Einrichtungen des Continentes und Amerikas zu ziehenden Lehren zu Verbesserungen gleichwohl benutzt werden, und zählt die Commission solche Verbesserungsvorschläge auf.

Der zweite Band des Parlamentsberichtes wird hauptsächlich angefüllt durch ein Referat über die für die Erziehung der landwirthschaftlichen Bevölkerung auf dem Continente und in Amerika bestehenden Einrichtungen. Den kleineren Theil des zweiten Bandes bildet ein specieller Bericht über die technische Erziehung in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Kanada.

Die noch zu erwartenden 3 Bände des Königlichen Commissionsberichtes, welcher in den industriellen Kreisen Englands die grösste Beachtung gefunden hat, werden ausführlichere Nachweise und specielle Documente enthalten.

*) Aus einem Vortrag des Professors an der technischen Hochschule in Berlin, Herrn Ludewig, im Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die 25,28 km lange, voraussichtlich am 4. d. Mts. zunächst für den Güterverkehr zur Eröffnung kommende Strecke Neubrandenburg - Friedland,*) vom Tage der Verkehrseröffnung an, als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Der Betrieb dieser Strecke, sowie der noch im Bau begriffene, voraussichtlich im December d. Js. ganz oder theilweise zur Eröffnung gelangenden Strecke Parchim-Neubrandenburg, ist — vom Tage der Betriebseröffnung ab — an den Eisenbahn-Bauunternehmer Bachstein auf 15 Jahre verpachtet worden. In Parchim wird die noch zu eröffnende Strecke Parchim-Neu-

*) Die Mittheilung in voriger Nummer, dass die fragliche Strecke am 1. November d. J. eröffnet werde, ist hiernach zu berichtigen. Die Red.

brandenburg Anschluss an die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn — deren Betrieb ebenfalls an den genannten Eisenbahn-Bauunternehmer verpachtet ist — erhalten und es wird alsdann der Betrieb dieser drei zusammenhängenden Linien als ein einheitliches Ganzes von einer Stelle aus geleitet werden. Nach Fertigstellung der letzten Strecke Parchim-Neubrandenburg wird die gesammte Bahn von Ludwigslust nach Friedland die Bezeichnung „Mecklenburgische Südbahn“ erhalten.

Abwehr-Maassnahmen gegen die Verbreitung der Cholera. Gewaschene Wolle, ausschliesslich der aus der Provence stammenden, wird, soweit der Verkehr aus Frankreich nach Deutschland über die Elsass-Lothringische Grenze in Betracht kommt, allgemein zugelassen. Ebenso ist die Einfuhr von ungewaschener Wolle, wenn sie aus dem nördlichen oder östlichen Frankreich herkommt, sowie von stark gesalzenen Häuten, sofern sie nicht aus von der Cholera befallenen Gegenden stammen, gestattet. In allen Fällen muss aber der Nachweis der Herkunft durch amtliches Zeugniss erbracht sein.

Für nach Italien bestimmte Güter, welche über Chiasso und Pino eingehen, sind die reglementsmässigen Lieferfristen mit dem 14. September wieder in Kraft getreten. Von demselben Tage ab ist die Erhebung der Nebengebühr für Umladung der Güter aus Anlass der Desinfection derselben eingestellt worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5719 und No. 5879 vom 22. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung zweier Streitfälle zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 5917 vom 23. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 5920 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Maassregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 5949 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 16. und 17. v. Mts. in Hamburg abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus dem Jahresberichte

über die finanziellen Verkehrsverhältnisse der in fremden Betrieb gestandenen Oesterreichischen K. K. Staatsbahnen im Jahre 1883.

Dem genannten Berichte entnehmen wir die nachstehenden Angaben und Uebersichten über die Jahresresultate der fraglichen Linien, deren Betriebsführung bekanntlich der Staat inzwischen in eigene Hand genommen hat, während dieselben im Jahre 1883 noch in fremdem Betriebe standen. An der Hand dieses Berichtes geben wir zunächst einige allgemeine Bemerkungen über das Betriebsjahr 1883 bei den sehr verschiedenen Verhältnissen unterliegenden Einzellinien wieder und stellen sodann die Betriebsergebnisse übersichtlich zusammen.

a) Rakonitz-Protivin. Der Personenverkehr erwies sich diesmal etwas geringer, was durch die ausnahmsweise Frequenz des Vorjahres (Wallfahrt nach dem heiligen Berge bei Pribram) erklärt wird, während der Güterverkehr sich namhaft gesteigert hat; an der Verkehrsvermehrung sind vornehmlich Brennmaterial (Kohle wie Holz), Eisen, Steine, Abfälle und Colonialwaaren betheiligt. Ueberhaupt hat sich die Einnahme seit 1878 in einer ziemlich gleichmässigen Weise von Jahr zu Jahr gesteigert.

b) Tarnów-Leluchów. (Die Angaben beziehen sich nicht auf die mitbetriebene 5,1 km lange Strecke Grenze-Orló der Kaschau-Oderberger Bahn.) Die geringe Differenz zwischen Einnahme und Ausgabe weist gegen das Vorjahr noch keinen wesentlichen Unterschied auf.

c) Dniester-Staatsbahn. Die Verwaltung und der Betrieb werden noch von der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn geführt und ist der beiderseitige Fahrpark bezüglich seiner Leistungen als ein Ganzes anzusehen.

d) Kriegsdorf-Römerstadt. Die Bahn ist nach Anlage und Betrieb als Secundärbahn zu betrachten.

e) Erbersdorf-Würbenthal. Die Betriebseinnahme hat sich gegen das Vorjahr günstiger gestaltet, dagegen war über Hochwasserschäden zu klagen; auch diese Bahn ist in Ausführung und Betrieb als Secundärbahn anzusehen.

f) Mürzzuschlag-Neuberg. Der Gesammtverkehr hat sich gegen das Vorjahr insofern günstiger gestaltet, als bei bedeutend erhöhten Einnahmen die Ausgaben verringert werden konnten; die Bahn ist gleichfalls Secundärbahn.

g) Unterdrauburg-Wolfsberg. Die Betriebsergebnisse haben sich jetzt soweit gebessert, dass die Bahn in 1883 zum ersten Male einen Betriebsüberschuss geliefert hat, und ist begründete Hoffnung vorhanden, dieser Ueberschuss werde sich von Jahr zu Jahr vergrössern. — Das Personal ist seitens der betriebführenden Südbahn gestellt. St.

Vergleichende Uebersicht.

(Die in [ ] gestellten Ziffern beziehen sich auf das vorherige Betriebsjahr 1882.)

	Rakonitz-Protivin	Tarnów-Leluchów	Dniester-Staatsbahn	Kriegsdorf-Römerstadt	Erbersdorf-Würbenthal.	Mürzzuschlag-Neuberg	Unterdrauburg-Wolfsberg
Betriebslänge . . km	144	145,7	111,8	14,6	20,5	11,4	38
Befördert wurden:							
Personen . . Anzahl	182628 [193439]	149267 [124925]	453157 [374446]	27168 [24040]	33807 [30531]	49775 [37767]	44908 [38826]
Güter . . . . . t	254571 [221043]	110050 [80159]	169939 [159239]	44054 [39870]	41457 [37519]	71671 [67395]	49790 [36132]
Einnahme:							
für Personen . . . fl.	136506 [139954]	131429 [120264]	131751 [123401]	6629 [5903]	12108 [11286]	13162 [10637]	20938 [18199]
„ Güter . . . . „	367294 [322399]	305920 [239610]	339251 [321801]	20175 [18520]	27439 [26582]	55511 [31714]	46941 [36946]
Gesammteinnahme . „	543342 [490399]	459934 [396540]	481213 [452742]	28584 [25999]	41997 [39643]	72548 [45807]	69389 [56410]
Betriebsausgabe:							
Allgem. Verwaltung fl.	26498 [27305]	19808 [18446]	15192 [14148]	2205 [2016]	2506 [2599]	2000 [2000]	5000 [5000]
Bahnaufsicht etc. . „	140004 [142838]	167220 [158774]	123021 [97886]	12938 [10837]	10068 [8626]	10339 [11076]	22605 [26988]
Verkehrsdienst etc. „	116951 [103808]	132500 [113549]	100657 [92121]	8635 [8045]	12587 [12296]	10670 [11827]	19246 [16144]
Zugförderung etc. . „	83993 [82090]	107778 [84109]	92006 [84154]	7888 [5528]	10331 [9846]	8077 [8980]	16021 [11846]
Gesammtausgabe . . „	369550 [359184]	456940 [394446]	351818 [303903]	31666 [26428]	36075 [33383]	31585 [34119]	65317 [65641]
Betriebsüberschuss . „	173791 [131215]	2993 [2094]	129396 [148839]	—3081 [— 429]	5922 [6260]	40963 [11688]	+4072 [—9231]
Betriebsmittel:							
Locomotiven Anzahl	14	12	8	2	2	2	4
Personenwagen „	50	41	27	4	3	6	8
Güter-u. Lastwag. „	343	238	185	2 Postwagen*)	1 Postwagen*)	—*)	3 Postwagen*)
Locomotivkilometer . .	411004 [373322]	253050 [192682]	237560 [229434]	40075 [—]	49254 [—]	33073 [26162]	59660 [57304]
Achskilometer	9549598	10097976	—	158196 [145459]	242722 [234458]	398076 [323158]	345820 [298110]
Jeder Reisende							
legte zurück . . km	32,69	53 [56]	23 [25]	12,83 [12,64]	18,39 [18,58]	11,77 [11,29]	20,01 [18,88]
zahlte dafür . . . fl.	0,75	0,88 [0,96]	0,29 [0,33]	0,24 [0,25]	0,36 [0,37]	0,26 [0,28]	0,47 [0,47]
Jede Tonne Gut							
legte zurück . . km	38,55 [38,64]	75 [81]	74 [76]	12,41 [12,55]	16,84 [17,81]	10,67 [10,34]	27,01 [29,10]
brachte ein . . . fl.	1,44 [1,46]	3,13 [3,60]	2,37 [2,61]	0,46 [0,47]	0,70 [0,72]	0,82 [0,48]	0,94 [0,94]
Verhältniss der Betriebsausgabe zu der Einnahme . . . . pCt.	67,63 [72,60]	92,9 [94,5]	68,7 [63,7]	109,28 [101,29]	84,51 [84,17]	42,93 [74,46]	92,91 [114,56]
Krankencassen-Bestand . . . . . . fl.	5611	—	—	—	—	—	—
Pensionsfonds . . . „	—	—	84022	—	—	—	—

*) Die Güter- und Lastwagen stellte die betriebführende Verwaltung.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Ausgleichsverhandlungen und die gemeinsamen Eisenbahnen.

In der Thronrede, mit welcher der König den Ungarischen Reichstag eröffnet hat, ist die Wiederaufnahme der Verhandlungen über die Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses mit der Oesterreichischen Reichshälfte auf wieder ein Decennium besonders hervorgehoben. In der Majoritätsadresse hierüber wird der Bereitwilligkeit zur Abschliessung dieser Verhandlungen Ausdruck gegeben. Der Verfasser dieser Adresse, Redacteur Falk des P. Lloyd, fordert die Auflassung der Institution der gemeinsamen Bahnen, weil durch Beseitigung dieses „Keiles" Ungarn sein Communicationswesen vollkommen frei zu gestalten in der Lage sein wird. Die sachliche Begründung dieser Forderung vermag aber einer unbefangenen Kritik nicht Stand zu halten. Die gemeinsamen Bahnen sind nicht mit einem Keile, sondern weit eher mit einem Stossballe zu vergleichen, welcher die zoll- und handelspolitischen Gegensätze zwischen den Strebungen der beiden Regierungen auszugleichen haben. Die gemeinsamen Bahnen, die beide Staatsgebiete durchziehen, unterliegen gleichzeitig der Oberhoheit beider Staaten, wie der Aufsicht beider Regierungen; sie müssen beider Gesetze befolgen und ihre Wirksamkeit danach einrichten. Die bestehenden Ausgleichsgesetze sprechen von der Nothwendigkeit vorgängiger Verständigung zwischen den beiden Regierungen rücksichtlich aller Fragen, welche die Leistungsfähigkeit und finanzielle Kraft der gemeinsamen Bahnen betreffen. Diese Bestimmungen haben jedoch die Ungarische Regierung nicht gehindert, das Cartell mit der Südbahn vom Jahre 1880 und den Vertrag vom Jahre 1882 mit der damaligen Oesterreichischen Staatsbahn abzuschliessen; es wurde hierbei nicht einmal die Genehmigung der Oesterreichischen Regierung vorbehalten. Das Argument der Behinderung ist daher wenig mehr als eine Phrase; dagegen stehen der Trennung resp. Verstaatlichung der Ungarischen Linien unserer gemeinsamen Bahnen diejenigen Gründe entgegen, welche der P. Lloyd selbst der weiteren unmittelbaren Erwerbung der noch vorhandenen Ungarischen Privatbahnen entgegenhält und die in der mangelhaften Organisation der Ungarischen Staatsbahn gelegen sein soll. Die Trennung der Ungarischen Linien würde, abgesehen von den grossen staatsrechtlichen Schwierigkeiten und den enormen finanziellen Erfordernissen, keinen anderen Schlusseffect haben als den, dass dann der zügellose Concurrenzkampf zwischen den Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen in den Verkehrscentren, wie an den Grenzen des Reiches, der bisher nur durch die gemeinsamen Interessen der gemeinsamen Bahnen hintangehalten wurde, entbrennen, oder die Vereinbarung einer Verkehrstheilung bedingen, die sich kaum wesentlich von der durch die gemeinsamen Bahnen vermittelten unterscheiden würde; denn die Feststellung desselben wurzelt nicht in willkürlichen Abmachungen, sondern in der Configuration des Reiches und in den durch seine handelspolitische Stellung bedingten Verhältnissen. Darum mögen auch die gemeinsamen Bahnen nach einem bekannten Ausspruche als „eiserne Klammern" des Reiches im eigenen Interesse der beiden Reichshälften erhalten bleiben.

Erlass des K. K. Handelsministeriums in Eisenbahn-Tarifangelegenheiten.

An anderer Stelle (in nächster Nummer. Die Red.) reproduciren wir den von diesem Ministerium einvernehmlich mit dem Ungarischen Communicationsministerium an alle Bahnverwaltungen gerichteten Erlass, betreffend die Anträge der Eisenbahn-Enquête zum Betriebsreglement, indem wir in Erinnerung bringen, dass seitens des erstgenannten Ministeriums bereits im Vorjahre den Bahnverwaltungen bekannt gegeben wurde, dass wegen der Adoptirung der erforderlichen Aenderungen des Betriebsreglements bereits Unterhandlungen mit dem Deutschen Reiche eingeleitet wurden. Ueber die nun zu gewärtigenden Beschlüsse der gemeinschaftlichen Directorenconferenz werden wir seinerzeit berichten.

Vorläufiger Abschluss der Verstaatlichungen in Ungarn.

Allgemeiner lebhafter Zustimmung begegnete im Ungarischen Unterhause die Erklärung des Finanzministers in seiner Budgetrede, dass die Regierung die Investitionen für Eisenbahnen im bisherigen Style sistiren wolle. In informirten Kreisen heisst es, dass dieser Minister nunmehr den Organismus der Staatsbahnen auf eine längere Probe stellen und das Hauptgewicht darauf legen wolle, diesen bedeutenden Theil des Staatsvermögens finanziell intensiver auszunutzen, und wenn dies anders nicht möglich sein sollte, selbst auf Grundlage einer durchgreifenden Reorganisation und Neueintheilung des Netzes der Staatsbahnen.

Eisenbahn Stry-Munkacs.

Im Galizischen Landtage beantwortete der Statthalter die Interpellation Struszkiewicz dahin, dass für die Eisenbahn Stry-Munkacs bis jetzt nur die Vorarbeiten vollendet werden und dass daher das Unternehmen sich noch nicht in dem Stadium befindet, um die Frage der Berücksichtigung der Galizischen Interessen bei Vergebung des Baues ventiliren zu können. Erst gelegentlich der Offertausschreibung würde es an der Zeit sein, im Sinne des Interpellanten entsprechende Schritte zu thun.

Das Organisationsstatut der Oesterreichischen Staatseisenbahnen und die Decentralisationsfrage.

Im Galizischen Landtage wurde sowohl der Antrag Hausner's, als der des Eisenbahnausschusses in dieser Frage im Plenum abgelehnt. Fürst Adam Sapieha führte nämlich aus, dass es Recht und Pflicht der Landesvertretung sei, von der Regierung eine den Interessen des Landes angemessene Anwendung und Ausführung des Organisationsstatuts für die Staatsbahnen zu fordern; er kritisirte die Fassung der vom Eisenbahnausschusse vorgeschlagenen Resolution, welche unpassende Redewendungen enthalte, und empfahl nachfolgende Motion zur Annahme: „Die Regierung wird aufgefordert, mittelst weiterer Verordnungen und bei Herausgabe der Dienstinstructionen die Ausführung des Organisationsstatuts für die Staatsbahnen in einer den Interessen unseres Landes am meisten entsprechenden Weise sicherzustellen". Graf Alfred Potocki erklärte, dass das Organisationsstatut allerdings mit den von den Vertretern des Landes ausgesprochenen Wünschen nicht vollständig übereinstimme, in der Anwendung dürfte indess das Statut auch dem Lande Galizien manchen Vortheil bieten. Er pflichte daher dem Antrage des Fürsten Sapieha vollkommen bei. In Folge der Angriffe anderer Abgeordneter gegen das Statut erklärte der Statthalter Ritter v. Zaleski, dass der Antrag Hausner's auf ihn nichts weniger als einen günstigen Eindruck hervorgerufen habe, denn der Antrag involvire ein Misstrauen gegen die Intentionen der Regierung, welche ein derartiges Misstrauen sicherlich nicht verdient habe. Für die Zukunft, so könne er dem Landtage versichern, würden Wünsche des Landes, insofern sie nicht mit den Reichsinteressen collidiren, die vollste Berücksichtigung finden. „Ich will," sagte der Statthalter, „keine Versprechungen machen, was mir ja leicht fallen müsste, sondern ich bitte um etwas Geduld. Wollen Sie nur der kommenden Thatsachen harren, eingedenk des Spruches: Facta loquuntur." Der Landeschef widerlegt sodann einzelne Punkte des Ausschussberichtes und hebt hervor, dass der Ausschuss in Bezug auf die Anwendung der Deutschen Sprache im Dienstverkehre auf den Staatseisenbahnen eine falsche Auffassung verräth. Baron Czedik habe bereits ähnliche Ausführungen der Lemberger Polenblätter auf Grund des Pressgesetzes berichtigt. Die Ernennungen des Dienst- und Beamtenpersonals auf den Galizischen Staatsbahnen sollten ebensowenig Anlass zu Klagen geben, da bisher fast nur Landeskinder angestellt worden seien. Der Eisenbahnausschuss thue des Umstandes, ob unter der Erweiterung des Wirkungskreises der Betriebsdirectionen nicht die Reichsinteressen zu leiden haben würden, gar keine Erwähnung. Aus den angeführten Gründen müsse er sich sowohl gegen die Resolution des Ausschusses, als auch gegen die des Fürsten Sapieha aussprechen. Dieser letztere wurde jedoch bei der Abstimmung mit grosser Majorität angenommen.

Resolution des Triester Landtages.

Dieselbe wurde einstimmig dahin angenommen, die Bahn Herpelje-Triest möge rechtzeitig vollendet, kein definitives Cartell mit der Südbahn stipulirt, der Péagevertrag zwischen der Staats- und der Südbahn nur provisorisch für kurze Zeit abgeschlossen und die Vorarbeiten betreffs der Tauernbahn baldmöglichst beendet werden.

Betriebsrechnungen der Galizischen Carl-Ludwigbahn.

Das Handelsministerium hat, der „N. Fr. P." zufolge, an den Verwaltungsrath der Galizischen Carl-Ludwigbahn die Aufforderung gerichtet, spätestens vom 1. Januar 1885 ab die Betriebsrechnung der bisher als ein Ganzes behandelten alten Linie (Krakau-Lemberg) für die Theilstrecken Krakau-Przemysl und Przemysl-Lemberg getrennt zu führen und von diesem Zeitpunkte ab das Anlagecapital sowohl wie den Bahnbestand sammt Zugehör für jeden der genannten Theile getrennt nachzuweisen. Motivirt wird diese Massnahme damit, dass auf Grund der zwei für die Linie Krakau-Lemberg erlassenen Concessionen das staatliche Einlösungsrecht für Krakau-Przemysl im Jahre 1888, für Przemysl-Lemberg jedoch erst 1891 beginnt. Das Handelsministerium erklärt hierbei ausdrücklich, „dass es sich derzeit noch keineswegs beurtheilen lässt, ob und eventuell in welchem Zeitpunkte die K. K. Staatsverwaltung in die Lage kommen wird, von ihrer concessionsmässigen Befugniss zur Uebernahme einer oder der anderen der vorgedachten Linien in das lastenfreie Eigenthum des Staates gegen Bezahlung der concessionsmässigen Einlösungsrente Gebrauch zu machen". Zum Zwecke der Regelung der zur Erörterung kommenden Detailfragen wird eine mündliche Verhandlung im Handelsministerium in Aussicht genommen. Die Concessionsurkunde für die Eisenbahnstrecke Lemberg-Przemysl ist vom 3. März 1857, jene für die Eisenbahnstrecke Krakau-Przemysl vom 7. April 1858 datirt. Die finanziellen Begünstigungen, speciell die Garantie eines $5^1/_5$ pCt. Reinertrages von dem aufgewendeten Anlagecapital ist in beiden Concessionen gleich, und dies dürfte auch der Grund sein, weshalb die Be-

triebsrechnungen bisher gemeinsam geführt wurden. Was das staatliche Einlösungsrecht betrifft, so bestimmt die Concessionsurkunde, betreffend die Linie Lemberg-Przemysl, dass dieses Einlösungsrecht auf Basis des Durchschnittserträgnisses von 7 Jahren, jedoch minimal mit 5 1/5 pCt. des Anlagecapitals, 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes beginnt. Die Betriebseröffnung fand am 4. November 1861 statt, das staatliche Einlösungsrecht beginnt daher am 4. November 1891. In der später erlassenen Concessionsurkunde für die Linie Krakau-Przemysl ist die Bestimmung enthalten, dass das staatliche Einlösungsrecht unter denselben Bedingungen wie bei der Linie Przemysl-Lemberg „30 Jahre nach dem Tage der gegenwärtigen Concessionsurkunde beginnen soll", das heisst am 7. April 1888.

Der Pest-Wiener Verkehr und die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Es wurde in einer der letzten Sitzungen der im Communications-Ministerium tagenden Tarifcommission die Frage discutirt, ob die Ungarischen Staatsbahnen dem Cartell beitreten sollen, welches zwischen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn in Betreff des Pest-Wiener Verkehrs besteht. Dem Cartell zwischen beiden Theilen können nämlich nach Eröffnung der Pest-Szöny-Brucker Linie nur die Ungarischen Staatsbahnen beitreten; damit dies geschehen könne, ist es nothwendig, dass jedem Theilnehmer bezüglich der Feststellung der Tarife die Actionsfreiheit gewahrt bleibe, so dass es der Ungarischen Regierung selbst nach Annahme des Cartells freistehe, in dem Pest-Wiener Verkehre für Ungarische Producte eine Begünstigung zu gewähren, während andererseits in Folge der Centralisirung der Concurrenz-Bestrebungen in Wien dem Pester Importverkehre selbst durch die Schifffahrt keine übermässig billigen Tarife gewährt werden, welche eventuell der Ungarischen Industrie zum Nachtheile gereichen. Betreffs der finanziellen Frage erklärte sich die Schifffahrtsgesellschaft bereit, statt der bisherigen 50 pCt. beiden Eisenbahnrichtungen 60 pCt. aus dem aus den Differentialtarifen verbleibenden Reingewinn zu überlassen, da die Bedingungen für die Ungarischen Bahnen günstig genug sind, falls die Details des Cartells den obigen Grundprincipien Rechnung tragen.

Ausbau der Orientbahnen.

Nach einer Constantinopeler Meldung der „Pol. Corr." hat nun auch Serbien, und zwar bald nachdem das Oesterreichisch-Ungarische Cabinet einen solchen Schritt gethan, in der Eisenbahnanschluss-Frage eine Note an die Pforte gerichtet, um derselben in dringender Weise die Nähe des Termin in Erinnerung zu rufen, zu welchem sie die Sicherstellung der Arbeiten für den Bau der Türkischen Anschlusslinien vertragsmässig nachzuweisen habe. Gerüchtweise verlautete, die Pforte habe auf die Oesterreichisch-Ungarische Note bereits geantwortet und eine Verlängerung der Frist als nothwendig erklärt, unter Hinweis darauf, dass Bulgarien gleichfalls nicht bereit sei, der Erfüllung übernommener Verpflichtungen nachzukommen. Diese Gerüchte sind aber falsch. Die Pforte hat nämlich, nach einer Mittheilung aus Constantinopel, bisher weder dem Oesterreichisch-Ungarischen Botschafter noch dem Vertreter der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen irgend eine Antwort zukommen lassen, obschon die vertragsmässige Frist für den Nachweis der Sicherstellung der Arbeiten bereits abgelaufen ist.

Cartelle für die Galizische Transversalbahn.

Die Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen hat auch mit der Ferdinands-Nordbahn bezüglich des Verkehrs jener Strecken der Nordbahn, mit denen die Galizische Transversalbahn concurriren würde, ein Cartell abgeschlossen, wonach der Verkehr ungefähr zur Hälfte getheilt werden wird. Es sind nunmehr drei Cartelle für die Galizische Transversalbahn vereinbart, und zwar mit der Carl-Ludwigbahn, mit der Lemberg-Czernowitzer Bahn und mit der Ferdinands-Nordbahn. Auch mit der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche in Zwardon einen Anschluss an die Transversalbahn erhält, soll ein Cartell abgeschlossen werden; die bezüglichen Verhandlungen sind noch im Zuge.

Ausbau der Staatsbahnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg.

Der schon seit Jahren ventilirte Ausbau der Staatsbahnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg scheint seiner Realisirung endlich näher gerückt zu sein, da kürzlich eine diesbezügliche Vorconcession zum Weiterbau über Zeltweg, event. bis Knittelfeld oder Judenburg ertheilt wurde. Durch Herstellung dieser, circa 50 km langen Fortsetzungslinie würde die Rentabilität der dermalen 39 km langen Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg, welche im Jahre 1883 zum ersten Male ohne Betriebsdeficit (durch die Südbahn) betrieben wurde, unstreitig bedeutend gehoben werden. Parallel hiermit laufen Bestrebungen, die Südbahn mit dieser Staatsbahnstrecke, von Cilli aus nach Unterdrauburg, zu verbinden, und hätte diese Verbindung für die im Verkehrsrayon der Südbahn liegenden Steiermärkischen Kohlenreviere grosse Bedeutung.

Wiederbeginn des Getreideexportes.

Der Eintritt des Herbstwetters und die Beendigung der Feldarbeiten haben den Impuls zu einer kleinen Bewegung auf dem Getreidemarkte gegeben, indem beide Factoren eine Verringerung der Zufuhren veranlassten und somit das Ausgebot unter das normale Mass herabdrückten. Das war ebenso in Russland wie in Ungarn der Fall, und weil der Druck der Russischen Concurrenz im selben Verhältnisse nachgelassen hat, wie die Zufuhren sich verringerten und die Preise auf den Russischen Plätzen gestiegen sind, so war es dem Oesterreichisch-Ungarischen Handel wieder möglich, die inländischen Weizenqualitäten auf den westlichen Märkten abzusetzen. Der Export hat in diesen Tagen sowohl in Gerste wie in Weizen einen Aufschwung genommen, und die abgekürzte Route über den Arlberg, sowie die ermässigten Tarife aller Bahnen erleichtern diesen Absatz; aber auch die grösseren Mühlenetablissements traten lebhaft als Käufer für grössere Parthien von Weizen auf, nachdem auch der Mehlabsatz sich wieder gebessert hat.

Der erste Vortragsabend des Clubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten.

Die diesjährige Saison wurde von dem neugewählten Präsidenten, Generaldirections-Secretär Dr. Eger der Nordwestbahn, mit einer Ansprache eröffnet, in welcher derselbe den Verdiensten seiner Vorgänger (K. K. Hofrath Obermayer und des durch den Titel eines Regierungsrathes ausgezeichneten Dr. Liharzik) nacheifern und wie diese bestrebt sein werde, die fachwissenschaftlichen, socialen und geselligen Interessen der Clubmitglieder zu fördern. Hierauf hielt der Herausgeber der Allgemeinen Wiener Zeitung, Dr. Hertzka, einen Vortrag über ein einheitliches Personenporto, indem er seine vor 2 Jahren bereits angeregte Idee ausführte, dass ein solches und zwar mit 10 kr. für den Localverkehr bis 30 km und von 25 kr. darüber hinaus bis an die Grenzen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie ohne Unterschied der Wagenclassen und Strecken festgestellt werde. Dadurch soll nach seiner Berechnung ein weit grösseres Erträgniss als bisher aus dem Personenverkehre erzielt und insbesondere den Besitzlosen die ihnen bisher versagte Benutzung der Eisenbahnen ermöglicht werden. Wir werden auf diese abenteuerlich scheinende Idee wieder zurückkommen, sobald der Vortrag ganz abgedruckt und darüber eine bereits eingeleitete Discussion stattgefunden haben wird. Wir können aber schon jetzt nicht die Bemerkung unterdrücken, dass die Massenfrequenz, auf welcher das ganze Project basirt, doch die Mobilisirung der halben Bevölkerung zu allen Jahreszeiten und ohne jedes wirkliche Bedürfniss, wie etwa zu Ausflügen an schönen Sommertagen, voraussetzt, was selbst dann nicht zutreffen würde, wenn die Fahrt umsonst wäre.

Tarif-Auskunftsbureau.

Die Administration des Centralblatts für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt in Wien (I. Sonnenfelsgasse 19) hat mit ihrem bereits seit Juni d. J. functionirenden Bureau für Personenverkehr (Rundreisebillets) nunmehr auch ein Auskunftsbureau für Frachtentarife (siehe Inserat No. 85 S. 1094 d. Ztg.) verbunden, welches über alle auf das Tarifwesen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und ihrer Nachbarländer bezüglichen Einrichtungen, insbesondere über die Frachtrouten und die neuesten Tarifsätze schriftlich Auskunft geben und die Besorgung und Zusendung neu aufgelegter, wie auch älterer Bahntarife übernehmen soll.

Die vielen Aenderungen, welchen die Tarife unterworfen sind, haben in Oesterreich wie in Preussen das Bedürfniss nach unter fachmännischer Controle stehenden Auskunftsbureaus dringend nahe gelegt und sind wir überzeugt, dass die fragliche Auskunftsstelle vom Publikum sehr stark benutzen werden wird. Jedenfalls ist die Redaction der officiellen Zeitung des Oesterreichischen Handelsministeriums und der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen, welcher alle Notizen über neue Oesterreichisch-Ungarische Tarife, insbesondere auch Ausnahmetarife, Refactien etc. an erster Stelle zugehen, am besten in der Lage, die fraglichen Auskünfte zu ertheilen und wünschen wir dem neuen Unternehmen, welches wir hiermit allen Interessenten empfehlen, besten Erfolg.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die Tendenz war am Bahneffecten-Markte eine lustlose, trotz des wiedererwachenden Exportes; besonders waren Carl-Ludwigbahn (269) wegen des vorerwähnten Erlasses gedrückt; die andern marktgängigen Papiere zeigten wenig Veränderungen, die grösste bei der Staatsbahn (300,50) gegen die Vorwoche. Ein starkes Geschäft fand in Ungarischen Eisenbahnanlehen (144) statt, welches kürzlich in einer starken Parthie von der Unionbank acquirirt wurde und dessen Bonität und Courssteigerung seit der Ungarischen Budgetrede von allen Blättern hervorgehoben wird.

Berichtigung.

Die in Nummer 85 S. 1088 d. Ztg. enthaltene Mittheilung, die am 1. November d. J. stattfindende Betriebseröffnung der Strecke Greiffenberg-Friedeberg betreffend, wird hiermit dahin berichtigt, dass der an dieser Strecke gelegene Haltepunkt Birkicht nur für die Abfertigung von Personen und Gepäck eingerichtet ist.

Aus Belgien.

Eisenbahn-, Post- und Telegraphenministerium.

Das ehemalige Ministerium für öffentliche Arbeiten, welchem unter Anderen auch die Generaldirectionen der Staatseisenbahnen, der Posten und der Telegraphen unterstellt waren, ist aufgelöst und aus diesen drei Directionen ein besonderes Ministerium unter dem Namen „Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes" gebildet worden. An der Spitze dieses Ministeriums steht Herr Vandenpeereboom.

Schweiz.

Simplontunnel.

Aus Bern wird Englischen Zeitungen berichtet, dass der grosse Erfolg des Arlbergtunnels Frankreich veranlasst hat, den Schweizer Bundesrath über die Durchstechung des Simplons zu sondiren. Ein solcher Tunnel würde die Französischen Bahnen in den Stand setzen, mit der St. Gotthardbahn zu concurriren. Italien soll dem Projecte günstig gestimmt sein.

Aus Italien.

Die Italienischen Eisenbahnen in 1881, 1882 und 1883.

In der neuerdings vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen 582 Seiten in grossem Format umfassenden Denkschrift über die Italienischen Eisenbahnen bildet der Abschnitt unter obigem Titel eine werthvolle Abtheilung. Dieses Werk, in gleicher Weise für die neueste Ausstellung in Turin verfasst, wie seine beiden Vorgänger für die internationale Ausstellung in Paris 1878 und die nationale Ausstellung zu Mailand, erörtert die von genanntem Ministerium ressortirenden einzelnen Zweige in technischer, wirthschaftlicher und Verwaltungshinsicht. Die Stoffe sind folgendermassen geordnet: I. Landes- und Provinzstrassen, II. Feste Communalwege, III. Eisenbahnen, IV. Flüsse, V. Hydraulische Vorrichtungen, VI. Verbesserungen, VII. Häfen, VIII. Post, IX. Telegraphen.

Ein ausführlicheres Referat über Abschnitt III behalten wir uns vor.

Erträge der Eisenbahnen. Nach den vorliegenden Berichten weisen fast die sämmtlichen Verwaltungsbezirke pro I. Semester 1884 gegen den gleichen Zeitraum 1883 eine wesentlich erhöhte Einnahme auf, und zwar:

		1884 £	1883 £
Staats-bahnen	Oberitalien	51 234 380	48 373 648
	Römische	17 532 266	16 602 797
	Calabr.-Sicilian.	6 150 452	5 993 949
Privatbahnen in Staatsverwaltung		8 944 276	8 478 284
Südbahnen		12 610 665	11 991 822
Venetianische		548 458	567 750
Sardinische		761 635	739 796
Diverse Privatbahnen		2 140 164	1 513 134
Insgesammt		99 922 296	94 261 180

Auf das Kilometer Betriebslänge reducirt, ergaben sich:

		1884	1883
Staats-bahnen	Oberitalien	17 814	17 513
	Römische	10 374	9 841
	Calabr.-Sicilian.	4 415	4 449
Privatbahnen in Staatsverwaltung		9 700	8 905
Südbahnen		7 306	7 499
Venetianische		4 003	4 144
Sardinische		1 853	1 901
Diverse Privatbahnen		4 196	4 490
Gesammtdurchschnitt		10 338	10 234

Es ist dabei zu bemerken, dass am 30. Juni 1884 9 883 km im Betriebe waren, gegen den gleichen Tag des Vorjahres 523 km mehr. Von letzteren waren im I. Semester des laufenden Jahres 217 km zur Eröffnung gelangt, und zwar: Ober-Italien: Gallarate-Laveno 32 km, Treviso-Cornuda 27 km, Bra-Carmagnola 20 km und Parma-Colorno 16 km. Römische Eisenbahnen: Schlussstrecke der Section Frascati 4 km. Calabrische Eisenbahnen: Candela-Fiumara d'Atella 11 km, Reggio-Villa S. Giovanni 15 km.

Anderweitige Linien: Albano Nettuno 38 km, Cavezzo-Finale 20 km, Saronno-Vedano 21 km und Bergamo-Albino 13 km.

Eröffnungen im September und October. 1. September Ravenna-Cervia (Linie Ferra-Ravenna-Rimini) 21,17 km, 15. September Menaggio-Porlezza, 18. September Pisa-Pontedera, 25. September Adria-Loreo (Linie Adria-Chioggia), 6. October Piadena-Casalmaggiore (Linie Parma-Brescia), 9. October zu Turin die Seilbahn auf den Capuzinerberg.

Bevorstehende Eröffnungen. Neapel-Nola-Bajano und Ivrea-Quincinetto der Linie Ivrea-Aosta.

Projecte. Der Provinzialrath zu Modena hat den Bau einer Schmalspurbahn von Modena nach Vignola beschlossen, welche die Gebiete von Castelnuovo Rangone, Castelvetro und Spilamberto berührt. Diese Spurbahn soll das flache Land mit dem Hauptorte der Provinz in bequeme und schnelle Verbindung setzen, sowie den Werth der Producte Vignolas bedeutend erhöhen. Zwei fernere erwähnenswerthe Projecte, welche zur Zeit eifrig behandelt worden sind: a) möglichst directe Verbindung Bologna-Florenz(-Rom), zunächst bewirkt durch eine abkürzende Linie Bologna-Borgo S. Lorenzo; b) eine Splügenlinie im Anschluss an die Valtelliner Bahnen (Colico-Chiavenna resp. Colico-Sondrio) und in Verbindung mit dem Ausbau von Lecco-Colico gedacht. Dabei ist nicht zu übersehen, dass letztere Strecke, wie der Verding der Bauarbeiten für die 15 km lange Strecke Lecco-Lierna beweist, nunmehr in Angriff genommen werden soll; zugleich sollen die speciellen Vorarbeiten für den Rest dieser Linie thunlichst beschleunigt werden.

Gesundheitsverhältnisse betreffend. Die Verwaltung der Römischen Eisenbahnen hat in Anbetracht der durch die Cholera hervorgerufenen traurigen Verhältnisse denjenigen ihrer Beamten, welche in Neapel resp. sonstigen verseuchten Gegenden stationirt sind und ein geringeres Jahreseinkommen als 3 000 L. haben, angemessene Beihilfen gewährt, sowohl bei Erkrankungen (eigenen oder in der Familie), als auch um dem Betreffenden die Mittel zu gewähren, um Massregeln zum Schutz gegen die Krankheit zu ergreifen. Zu letzterem Zweck ist auch das gesammte Unterpersonal mit Wollhemden ausgerüstet worden.

In ähnlichem Sinne hat die Generaldirection der Südbahnen Schritte gethan und zunächst zu diesem Zweck für den Bedarfsfall 14 000 L. ausgeworfen. In jedem inficirten Ort innerhalb ihres Bezirkes wurde ein specielles Comité für die Beschaffung der nothwendigsten Hilfsmittel bestimmt und die einheitliche Leitung durch eine centrale Sanitätsbehörde eingerichtet; das Hauptcomité besteht in Neapel. Dem Dienstpersonal in fraglichen Orten ist allgemein eine gewisse Zulage bewilligt, ausserdem aber noch die Gewährung specieller Beihilfen vorbehalten worden.

Bezüglich des Personenzugdienstes bleibt übrigens anzuführen, dass die Localzüge von und nach Neapel zeitweise auszufallen hatten, der Verkehr Rom-Calabrien und umgekehrt via Caserta-Cancello-Codola-Nocera und vice versa geleitet wurde und durch besondere Züge (deren Wagen und Personal möglichst nicht in Neapel stationirt waren) der Verkehr zwischen Neapel einerseits und Cancello resp. Nocera andererseits vermittelt wurde; hierbei wurde ausser strengster Beobachtung der sanitären Vorsichtsmassregeln auf Isolirung der aus Neapel kommenden Reisenden von denen des durchgehenden Zuges geachtet.

(„Mon. de Str. ferr." No. 36/41.)

Schmalspurbahn Porlezza-Menaggio.

Auf der Schmalspurbahn Porlezza-Menaggio an der Tessinischen Grenze fand am 9. October die Probefahrt statt. Bekanntlich war die Eröffnung dieser Strecke schon für den Juli d. J. vorgesehen.

Russland.

Wilna-Rowno.

Die Eröffnung des regelmässigen Passagier- und Güterverkehrs auf der Bahn Wilna-Rowno soll, wie die „Nowosti" erfahren, nicht am 1. November d. J., sondern erst im Monat Januar 1885 erfolgen. Diese Verzögerung ist durch die Insolvenz der Haupt-Bauunternehmer für die erste Section, der Ingenieure Jesimowitsch und Michailowski, veranlasst worden. Diese Insolvenzerklärungen haben den Gang der Arbeiten an der Wilna-Rowno-Eisenbahn stark beeinflusst, da die einzelnen Sectionen auf dem Wege der Auction den Ingenieuren übergeben worden waren.

Euphratbahn.

Ein Consortium Türkischer Capitalisten hat von der Pforte die Concession zu einer Eisenbahn von Alexandrette nach Aleppo mit einer Verlängerung bis zum Euphrat erhalten; die Erdarbeiten sind begonnen und werden eifrig gefördert.

Die Syrischen Zeitungen theilen mit, dass fragliches Consortium noch eine zweite Concession erhalten habe, welche eine Bahnlinie von St. Jean d'Acre über Damascus nach dem Euphrat betreffe, die mit der erstgenannten zusammentreffen solle. Diese bei weiterem Fortschreiten des Euphratthals abwärts auch für Indien sehr wichtige Combination macht das Interesse erklärlich, welches in Syrien der Ausdehnung eines Bahnbaues entgegengebracht wird, der die Meeresküsten mit einem grossen Flusse, dem gegenwärtig so bedeutenden Weg für den Asiatischen Handel, verbinden soll.

Europäisch-Indische Bahnverbindung.

Wie das Indische Blatt „Surreya" meldet, soll gelegentlich der nächstens von Russischen und Englischen Commissären gemeinsam vorzunehmenden Regulirung der Russisch-Afghanischen Grenze zwischen Russland und England auch ein Uebereinkommen wegen des Baues einer Bahn vom Wolgaufer durch Mittelasien bis zum Indusufer, wozu die Vorverhandlungen schon vor längerer Zeit geführt worden sind, getroffen werden. Diese Bahn soll nämlich von Russland und England gemeinschaftlich gebaut werden, und zwar würde ersteres dieselbe von Orenburg bis zur Stadt Samarkand an der Bokharischen Grenze (205 Meilen) und letzteres wieder von Peschawer am Indus bis Samarkand (98 Meilen) bauen. Das erforderliche Capital würden Russland, England und Indien gemeinschaftlich aufbringen und diese drei Staaten würden auch die Garantie für eine gehörige Verzinsung des Capitals übernehmen. Die Hauptstationen der Bahn werden sein: Orenburg, Taschkend, Khokand, Samarkand, Balkh, Kabul und Peschawer.

Afrika.

Sudanbahn.

Wie man dem „Mubaschir" aus Kairo meldet, trägt sich die Englische Regierung mit der Absicht, die noch vom Ex-Khedive Ismail Pascha in Bau genommene Sudanbahn (Kairo-Dongolah-Chartum), welche in Folge von finanziellen Schwierigkeiten nur bis Siut gänzlich fertiggestellt wurde, während deren Unterbau bis nahezu 50 oder 60 km vom Städtchen Wadi-Halfa am zweiten Nilkatarakte vollendet ist, nun bis zu diesem Städtchen fertigstellen zu lassen und das dazu nöthige Capital der Egyptischen Regierung vorzustrecken. Wadi-Halfa wird nämlich in Zukunft der äusserste Punkt am Nil sein, wo England eine Garnison unterhalten wird, und will es daher diesen Ort mit Alexandrien durch eine Bahn verbunden wissen. Für den Bau der Sudanbahn wurden bis jetzt circa 12 Millionen Francs verausgabt und dürfte noch das Doppelte dieses Betrages nöthig sein, um dieselbe bis Wadi-Halfa fertigstellen zu können.

Eisenbahn-Bremsen.

In der „Times" ist kürzlich ein längerer Brief eines alten Locomotivführers mitgetheilt, dem der „Engineering" vom 12. September 1884 eine grosse Wichtigkeit beilegt. Nachstehendes ist ein kurzer Auszug daraus:

Der qu. Führer, welcher übrigens anonym schreibt (weil angeblich seine Verwaltung einen Collegen, der Etwas veröffentlichte, entlassen hat) ist 21 Jahre im Dienste und erlitt darin vielfache Unfälle, bei denen 2 Mal seine Maschine entgleiste und vom Bahndamme stürzte.

Auf den Englischen Bahnen sind 10 verschiedene Arten von Bremsen im Gebrauch, davon werden jedoch 6 erheblich weniger, und 4 nur mehr angewandt.

Eine gute automatische selbstwirkende Bremse giebt allein dem Führer die Sicherheit, dass mit einer Handbewegung sämmtliche Räder des ganzen Zuges mit 80 Pfund Pressung gebremst werden.

Von den von dem Briefschreiber als am meisten benutzt bezeichneten 4 Bremssystemen haben sich 3 nicht bewährt, das 4, die Westinghouse-Bremse, hat bei den Eingangs genannten Unfällen stets vollkommen gewirkt und würden alle Führer glücklich sein, wenn dieses System allgemein eingeführt würde. (Was an dem Briefe Wahres, was nur als Reclame anzusehen ist, erscheint ebenso zweifelhaft, wie dass derartigen nichtssagenden Angaben eine so grosse Wichtigkeit beigelegt werden kann. Bemerkung des Referenten.)

Verein Deutscher Maschineningenieure.

Im Verein Deutscher Maschineningenieure (Versammlung am 23. September d. J. *) wurde über Locomotiv-Reparaturkosten discutirt, ein Thema, das bereits in zwei früheren Sitzungen des Vereins sehr eingehend behandelt worden war. Im Anschluss an die Meinungsäusserungen des Eisenbahn-Maschineninspectors Eibach (s. No. 2 S. 24 1884 d. Ztg.) und des Eisenbahn-Maschinenmeisters Reymann (s. No. 55 S. 735 1884 d. Ztg.), welche beide, auf verschiedenen Standpunkten stehend, ihre s. Zt. in besonderen Vorträgen niedergelegten Anschauungen vertraten, betheiligte sich auch der Eisenbahndirector Hennig an der Discussion und führte aus, dass die Behauptung, die Reparaturkosten der Locomotiven nähmen pro Kilometer mit dem Alter der Locomotiven nicht zu, sondern seien unabhängig von demselben, wohl allgemein nicht zutreffe. Eine neue Locomotive, vorausgesetzt, dass dieselbe aus gutem Material und solide erbaut ist, verursacht in den ersten 8—10 Betriebsjahren jedenfalls geringere Reparaturkosten als später, wenn nach und nach grössere Theile, z. B. Feuerrohre, Feuerbuchsen, Dampfcylinder, Kesseltheile, Achsen etc. ersetzt werden müssen. Die Frage, ob es nicht zweckmässiger sei, die ausgenutzte Locomotive durch eine neue Locomotive zu ersetzen, als grosse und kostspielige Reparaturen an derselben auszuführen, scheint denn doch wohl gerechtfertigt; durchschnittliche Reparaturkosten, wie die bei der Discussion mitgetheilten, können hierbei entscheidend nicht sein. Die Höhe der Reparaturkosten hänge von sehr verschiedenen Ursachen ab; eine ungekuppelte Locomotive verursacht unter gleichen Verhältnissen geringere Kosten als eine gekuppelte schwere Locomotive und diese wiederum weniger als eine dreifach gekuppelte Locomotive. Von grossem Einfluss auf dieselben seien auch die Bahn- und Betriebsverhältnisse, sowie die Einsicht und Erfahrung des Werkstättenleiters, die Tüchtigkeit des Arbeiterpersonals, sowie Art der Benutzung und die Wartung der Locomotiven. Der Einfluss derartiger Verhältnisse lasse sich jedoch aus tabellarisch aufgestellten durchschnittlichen Kosten speciell kaum ersehen.

*) Siehe auch „Aus dem Bericht der Englischen Parlamentscommission, betr. das technische Erziehungswesen" S. 1096.

Literatur.

—st.— **E. Heusinger von Waldegg, Kalender für Eisenbahn-Techniker.** Zwölfter Jahrgang 1885. Nebst einer Beilage, einer grösseren Eisenbahn-Uebersichtskarte, drei Specialkarten und zahlreichen Abbildungen im Text. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. Preis 4 *M.*

Der soeben erschienene Jahrgang 1885 dieses verdienstvollen Kalenders hat wieder mehrfache zeitgemässe Aenderungen und Bereicherungen erfahren. In dem Kalendarium wurde die Eisenbahnchronik durch zahlreiche geschichtliche Bau- und Betriebsergebnisse, sowie biographische Notizen berühmter Fachgenossen vervollständigt, sowie auch die Tabelle der geographischen Coordinaten hinzugefügt. Die Gewichtstabellen für Walzeisen wurden erweitert, systematisch geordnet und durch eine neue Tabelle von verzinkten Wellblechen ergänzt. Die Capitel über „Elektrotechnik" und „Brücken" wurden an vielen Stellen berichtigt und mit Zusätzen versehen. Das Capitel über „Erdbau" wurde in die Beilage verwiesen, statt dessen das über „Vermessungswesen" in den Haupttheil aufgenommen. Neu hinzugekommen ist ein Capitel über die „einheitliche Bezeichnung mathematisch-technischer Grössen", nach der Vereinbarung der Deutschen technischen Hochschulen.

In der Beilage wurden die Preussischen Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahn-Anlagen, über das Normal-Buchungsformular, über den Normal-Horizont und über die Abwendung der Feuersgefahr bei den in der Nähe von Eisenbahnen befindlichen Gebäuden und lagernden Materialien durch Mittheilung der bezüglichen neuen Ministerial-Erlasse vervollständigt. Die Statistiken der Eisenbahnen, die Personalverzeichnisse und übrigen Tabellen wurden nach den neuesten officiellen Angaben ergänzt und verbessert. Endlich ist als neuer Abschnitt die im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin unterm 13. Juni 1882 aufgestellte „formelle Behandlung der Kostenanschläge, Erläuterungsberichte und Denkschriften zu den Entwürfen für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung in Preussen" aufgenommen worden. Die Ausstattung des Kalenders ist die seitherige elegante und handliche.

Wir können diesen trefflichen Kalender bestens empfehlen und wünschen ihm die weiteste Verbreitung.

Aus demselben Verlage hervorgegangen ist auch erschienen der für die betreffenden Kreise sehr brauchbare **A. Rheinhard's Kalender für Strassen-, Wasserbau- und Culturingenieure pro 1885,** nebst einer Beilage, einer Eisenbahnkarte in Farbendruck und zahlreichen Abbildungen im Text. Preis 4 *M.*

Wie bei vorgenanntem Kalender, so sind auch hier viele Aenderungen und Zusätze vorgenommen worden und zwar die gleichen bei dem Kalendarium, den Gewichtstabellen für Walzeisen und den Capiteln über Elektrotechnik, Brücken und einheitliche Bezeichnung der mathematisch-technischen Grössen. Die Capitel „Hydraulik", Fundationen", „Erdbau", „Preisanalysen", „Culturtechnik" und „Feldeisenbahnen" haben durch die seitherigen Verfasser und anderen Fachmänner eine genaue Sichtung und entsprechende Ergänzung erfahren. Eine vollständige Neubearbeitung und Erweiterung erhielt durch Herrn Privatdocenten Schmid von der technischen Hochschule in Stuttgart das Capitel „Strassenbau", wobei das von Herrn Oberbaurath Leibbrand zur Verfügung gestellte werthvolle Material benutzt wurde.

In Folge dieser Aenderungen mussten mehrere in den früheren Jahrgängen aufgenommene, weniger wichtige Abschnitte wegfallen, bezw. gekürzt werden.

Es kann somit der 12. Jahrgang dieses bewährten Kalenders bestens empfohlen werden.

Eisenbahn-Betriebsordnung. (Neuauflage.) Das 54. Heft der im Druck und Verlag der K. K. Hof- und Staatsdruckerei in Wien

herausgegebenen Handausgabe der Oesterreichischen Gesetze und Verordnungen, enthaltend die Kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851, mit welcher eine Eisenbahn-Betriebsordnung für alle Kronländer erlassen wird, ist soeben in vierter, durch die bisherigen Abänderungen ergänzter Auflage erschienen. Die Vorschriften der Eisenbahn-Betriebsordnung haben nämlich im Laufe der Zeit, besonders in den Bestimmungen rein technischer Natur, mannigfache Abänderungen erfahren, deren Beifügung an den betreffenden Stellen der Eisenbahn-Betriebsordnung zur Hintanhaltung von Missverständnissen wünschenswerth erschien. In dieser Weise wurden die in den Jahren 1878 und 1883 erschienenen neuen Auflagen der Eisenbahn-Betriebsordnung, insbesondere unter Berücksichtigung der „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe“ (herausgegeben mit Verordnung des K. K. Handelsministers vom 18. October 1876) ergänzt, wobei jedoch zur Vermeidung eines allzu grossen Umfanges dieser Arbeit vorzugsweise nur jene neueren Normen Berücksichtigung finden konnten, welche die Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung zum Theil ausser Wirksamkeit setzen, wogegen von der Einbeziehung solcher Vorschriften, welche dieselbe lediglich ergänzen oder erläutern, in der Regel Umgang genommen werden musste. Was nun die gegenwärtige Neuauflage betrifft, so besteht, abgesehen von einigen kleineren Zusätzen, die Verbesserung gegenüber der früheren im Wesentlichen darin, dass nunmehr auch die „Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen etc.)“ (herausgegeben mit Verordnung des K. K. Handelsministers vom 1. August 1883) Berücksichtigung fanden, und dass am Schlusse nicht allein wie bisher die Bestimmungen des Strafgesetzes vom 27. Mai 1852 in Beziehung auf Eisenbahnen und Staatstelegraphen, sondern auch die Bestimmungen, betreffend die Bestrafung von Uebertretungen der Eisenbahn-Betriebsordnung durch die politischen Behörden, aufgenommen worden sind.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Wir berichtigen hierdurch unsere Bekanntmachung vom 25. d. M. dahin, dass der Specialtarif für Getreide etc. von Stationen der Orenburger Bahn nach Königsberg etc. nicht mit dem 15/27. d. M., sondern mit einem späteren Termin, der bekannt gemacht werden wird, in Kraft tritt. (2586)

Königsberg, den 27. October 1884.
Direction der Ostpreussischen Südbahn.

II. Eröffnungen.

Die zum diesseitigen Directionsbezirk gehörende neue Bahnstrecke von **Lauterberg bis St. Andreasberg** (Theilstrecke der Zweigbahn Scharzfeld-St. Andreasberg), welche hinsichtlich der speciellen Betriebsleitung dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Paderborn unterstellt ist und auf welche die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Anwendung findet, wird mit den Stationen Oderthal und St. Andreasberg am 1. November 1884 für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr dem Betriebe übergeben.

Die für den Verkehr der neuen Stationen zur Anwendung kommenden Tarifsätze sind in den Expeditionen zu erfahren, daselbst auch die zu den Localtarifen und zu den betreffenden Verbandstarifen herausgegebenen bezüglichen Nachträge zu beziehen.

Hannover, den 27. October 1884. (2587)
Königliche Eisenbahndirection.

Gnoyen-Teterower Eisenbahn. Am 5. November 1884 wird unsere 26,65 km lange Strecke von Gnoyen bis Teterow mit den Stationen Gnoyen, Dölitz i. M. (Haltepunkt), Kl. Lunow, Poggelow, Schrödershof (Haltepunkt), Gr. Wüstenfelde, Schwetzin (Haltepunkt), Thürkow und Teterow dem Betriebe übergeben und zwar für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeug-, Vieh- und Güter-Verkehr. Auf den Haltepunkten Dölitz, Schrödershof und Schwetzin können nur Güter in Wagenladungen verund entladen werden, die Haltepunkte Schrödershof und Dölitz sind aber auch zum Auf- und Absteigen von Personen bei den fahrplanmässigen Zügen eingerichtet. Der Billet-Verkauf auf den beiden letztgenannten Haltepunkten erfolgt durch den Zugführer.

Mit dem obigen Zeitpunkt treten in Kraft
der diesseitige Fahrplan,
„ „ Local-Personen-Tarif,
„ „ Local-Güter-Tarif,
„ „ Local-Tarif
für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Fahrpläne und Tarife sind auf allen Stationen käuflich zu haben.

Der Betrieb der Bahn wird durch die Betriebs-Verwaltung der Gnoyen-Teterower Eisenbahn in Teterow geleitet.

Teterow, den 30. October 1884. (2588)
Der Vorstand der Gnoyen-Teterower Eisenbahn-Gesellschaft.

III. Güterverkehr.

Mit dem 1. November d. J. wird die für den unbeschränkten Güter- und Vieh-u.s.w. Verkehr eröffnete Haltestelle Gr. Quenstedt des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg in den Staatsbahn-Verkehr **Köln (linksrheinisch) - Magdeburg** aufgenommen.

Der Frachtberechnung sind bis auf Weiteres die um 41 km erhöhten, im Gütertarif vom 1. Mai 1882 bezw. in den Nachträgen zu demselben enthaltenen Entfernungen der Station Vienenburg zu Grunde zu legen.

Köln, den 1. November 1884. (2589)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.).

Mit Giltigkeit vom 1. November 1884 n. St. wird die Station Friedeberg am Queis des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif I B (für Flachs etc.) des **Deutsch-Russischen Verband-Gütertarifs** vom 1. Januar 1880 n. St. (2. Ausgabe) mit den für die Station Rabishau gültigen Tarifsätzen und Instradirungsbestimmungen aufgenommen. Von demselben Tage ab finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs I B nach Mittelwalde trans. bei Sendungen à 10 000 kg (Tariftabelle II resp. III) auch auf Transporte nach der Station Chotzen der Oesterreichischen Staatsbahn mit der Massgabe Anwendung, dass zu den Frachtsätzen ad Tariftabelle II ab Schnittpunkt 1 westlich und ad Tariftabelle III ab Schnittpunkt westlich ein Zuschlag von 0,02 ℳ pro 100 kg hinzutritt.

Bromberg, den 27. October 1884. (2590 J)
Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. November 1884 gelangt **Nachtrag I** zum **Uebernahmetarife Riesa-Elbkai-Nordwest-Böhmen** zur Einführung. Derselbe ist durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Dresden, am 27. October 1884. (2591)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Januar 1885 neuen Stils ab kommen für Eiertransporte in Wagenladungen à 10 000 kg zwischen den Stationen Bjelgorod, Prochorowka und Slawiansk der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn einerseits und den Deutschen Stationen Berlin, Bremen, Hamburg und Leipzig andererseits via Kursk-Orel-Dünaburg-Wirballen folgende erhöhte Rubelfrachtsätze exclus. der von den Russischen Eisenbahnen zu berechnenden Nebengebühren zur Erhebung:

Im Verkehre mit
Bjelgorod pro 100 kg 3,21 Rbl.
Prochorowka „ „ „ 2,9448 „
Slawiansk „ „ „ 4,5570 „

Bromberg, den 22. October 1884. (2592 J)
Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. November d. J. tritt der **Nachtrag VIII** zum Güter-Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Magdeburg** vom 1. Mai 1882 in Kraft. Derselbe enthält anderweite beziehungsweise neue Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Berlin (Lehrter Bahnhof), Berlin (Potsdamer Bahnhof), Drübeck, Gr. Quenstedt, Spandau und Wannsee des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Exemplare sind bei den Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 25. October 1884. (2593)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.)

Für den Transport der dem Specialtarif III der **Niederländisch- resp. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Güter-Tarife, Theil 1,** angehörenden Güter in Wagenladungen von 10 000 kg von der Station Siersbahn des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) nach der Station Kosten der Dux-Bodenbacher Bahn kommt fortan ein directer Frachtsatz von 1,68 ℳ pro 100 kg zur Anwendung.

Köln, 23. October 1884. (2594)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.).

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr via Elsass-Lothringen). Mit Gültigkeit vom 1. November c. treten für den directen Verkehr zwischen Stationen Deutscher Bahnen und solchen der Französischen Ostbahn neue Tarifsätze für Holz, Getreide und Sprit in Wagenladungen in Kraft, durch welche die seitherigen Tarifsätze des Theil III und der Nachträge des directen Güterverkehrs des Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahn - Verbandes (Verkehr mit Deutschland) aufgehoben werden. Die neuen Tarife enthalten fast durchweg Ermässigungen; insoweit jedoch die bisherigen Frachtsätze billigere Transportpreise ergeben, wird deren Anwendung

bis Schluss dieses Jahres gestattet. Preis 60 ₰. (2595)

Strassburg, den 24. October 1884.

Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zu dem vom 1. September 1883 ab gültigen **Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen etc.** in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Bezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch) nach Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn etc. tritt am 1. n. Mts. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend neben Aenderungen des Zechen- etc. Verzeichnisses und einer Berichtigung Bestimmungen wegen Vereinigung des Expeditionsdienstes der Stationen Quakenbrück (Old.) und (K. r.) und Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr ab Zeche Alstaden I (Kartirungsstation Oberhausen K. M. und Styrum), sowie ferner Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Altenessen des Eisenbahndirections-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) und Oberbredenscheid, Schee und Sprockhövel des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze hervorgerufen werden, kommen letztere noch bis zum 15. December 1884 in Anwendung.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. (2596 B. & W.)

Oldenburg, 1884 October 24.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. n. Mts. treten zu den vom 1. Mai 1883 ab gültigen Tarifen für den Güter- bezw. Vieh- etc. Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld einer- und Stationen der Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen andererseits die Nachträge II bezw. III in Kraft, enthaltend unter Anderem Bestimmungen, betreffend Vereinigung des Expeditionsdienstes der Stationen Hamm B. M. und K. M. sowie Quakenbrück (Oldenburgisch) und Köln rechtsrh.), Eröffnung der Station Borgholz des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr, sowie Einbeziehung der Station Golzwarden der Oldenburgischen Staatsbahn in den directen Vieh- etc. Verkehr, und ferner Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Oberbredenscheid, Schee und Sprockhövel des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. (2597 B. & W.)

Oldenburg, 1884 October 24.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. November cr. treten im **Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande** für die Beförderung von Eisen des Specialtarifs II zwischen Kirchen, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld, einerseits und den Stationen Altona, Ottensen, Apenrade und Rendsburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Altona und Malchin, Rostock, Schwerin und Wismar der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 25. October 1884. (2598)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Der im Localgütertarif vom 15. Januar 1878 nebst Nachträgen enthaltene Ausnahmetarif No. 8 für Mörtel aller Art tritt am 15. December cr. ausser Kraft.

Berlin, den 6. October 1884. (2599)

Königliche Direction.

Main-Neckarbahn. Mit Wirkung vom 18. d. M. sind für den Verkehr zwischen der Bayerischen Station Bäumenheim und den diesseitigen Stationen Arheilgen und Heppenheim directe Frachtsätze zur Einführung gelangt, worüber diese Stationen Auskunft geben.

Darmstadt, den 22. October 1884. (2600)

Direction der Main-Neckarbahn.

Mit dem 1. November d. J. werden die Nachträge VI, IV, IV und III zu den Heften No. 1, 2, 3 und 4 des **Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarifs** vom 1. Mai resp. 11. October 1883 zur Einführung gebracht. Dieselben enthalten ausser directen Taxen für die neu einbezogenen Stationen: Buxtehude, Cuxhaven, Neuhaus a. d. Elbe, Otterndorf, Stade, Warstade-Hemmoor (Unter-Elbesche Eisenbahn), Anröchte, Belecke, Erwitte, Warstein (Warstein-Lippstadter Eisenbahn), Mattierzoll, Schöppenstedt (Braunschweigische Bahn), Obhausen, Querfurt, Schraplau (Eisenbahn-Directionsbezirk Frankfurt a. M.) und Ritschenhausen (Bayerische Staatsbahn) zahlreiche Ermässigungen, zum Theil auch Erhöhungen der bisher giltigen Frachtsätze der ordentlichen Tarifclassen, ferner anderweite und neue Ausnahmetarifsätze für verschiedene Artikel.

Soweit aber Frachterhöhungen eintreten, behalten die seitherigen billigeren Taxen noch bis zum 15. December 1884 Giltigkeit.

Eine theilweise Aufhebung der für die Bayerischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof nach und von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover und Frankfurt a/M., sowie der für Oschersleben, Helmstedt und Schöningen Br. B. mit verschiedenen Bayerischen Stationen seither bestehenden Frachten findet vom 15. December 1884 an statt. Ebenso kommen die directen Taxen für Hof B. B. nach und von Holzminden, Stadtoldendorf und Vorwohle von diesem Tage an in Wegfall.

Ueber die am 1. k. M. in Kraft tretenden anderweiten Instradirungs-Vorschriften ertheilen die Güterexpeditionen der Verbands-Stationen auf Befragen Auskunft; durch deren Vermittelung sind auch die fraglichen Tarifnachträge käuflich zu beziehen.

Hannover, den 24. October 1884. (2601)

Königliche Eisenbahndirection, auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. November d. Js. gelangen an Stelle derjenigen vom 1. Januar 1879 neue Specialbestimmungen und Tarife der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** zur Einführung.

Exemplare derselben können zum Preise von 0,35 ℳ pro Stück durch unsere Güter- und Eilgutexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 20. October 1884. (2602)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky.

Am 1. November d. Js. treten für **Roheisentransporte** in Wagenladungen zu 10 000 kg von Wetzlar, Station des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach Sächsischen Stationen directe Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren sind.

Dresden, am 25. October 1884. (2603)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. November d. J. tritt unter dem Titel **„Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband** — Theil II Heft 2“ — ein neuer Tarif für den Transport von Getreide etc. zwischen Ungarischen und Sächsischen Stationen in Kraft, welcher neue, zum Theil ermässigte Frachtsätze enthält. Derselbe ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 24. October 1884. (2604)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. November c. an gelangen für den Transport von **Steinkohlen** bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg von Zwickau, Lugau und Oelsnitz b. Lichtenstein nach den Stationen Ebersdorf, Coburg, Eisfeld, Oeslau, Neustadt b. Coburg und Sonneberg der Werrabahn ermässigte Frachtsätze zur Einführung, deren Höhe bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Dresden, am 24. October 1884. (2605)

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1884 n. St. tritt der I. Nachtrag zu dem vom 13. April 1884 n. St. giltigen **Moskau-Wjäsma-Schlesischen Flachstarif** in Kraft. Durch denselben werden die Stationen Breslau N. M. und Friedeberg am Queis des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin in den qu. Tarif neu aufgenommen.

Ferner sind in demselben anderweite Bestimmungen für die Anwendung der Transitfrachtsätze nach Jägerndorf, Mittelwalde und Ziegenhals, sowie Berichtigungen resp. Ergänzungen des Tarifs enthalten.

Exemplare des oben bezeichneten I. Tarifnachtrages können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 28. October 1884. (2606J)

Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Im **Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Verkehr** wird verkupferter Eisendraht in Ringen, unverpackt, in Wagenladungen von 10 000 kg vom 10. December d. J. ab nach Specialtarif I abgefertigt.

Elberfeld, den 27. October 1884. (2607)

Königliche Eisenbahndirection.

Am 15. November 1884 tritt zu Theil II des **Hannover-Magdeburg-Ungarischen Verbandstarifes** der Nachtrag XIII in Kraft. Derselbe enthält Ausnahmetarifsätze für Pflaumen, gedörrte etc. zwischen verschiedenen Ungarischen Stationen und Magdeburg und ist bei den Verbandstationen zu erhalten.

Dresden, am 27. October 1884. (2608)

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. November cr. tritt der Nachtrag 3 zum Gütertarife vom 1. October 1883 in Kraft.

Derselbe enthält directe Frachtsätze zwischen Lübeck und Bergheim, sowie zwischen Wismar und Jerxheim, ferner für den Verkehr der Stationen Blumenberg-Dodendorf, Eilsleben und Meitzendorf des Directionsbezirks Magdeburg mit Stationen der Mecklenburgischen Bahn, für den Verkehr der Stationen Barleben, Dollbergen, Dreileben-Drakenstedt, Hadmersleben, Niederndodeleben, Ochtmersleben und Völpke des Directionsbezirks Magde-

burg mit Stationen der Berlin-Hamburger, Parchim-Ludwigsluster, Paulinenaue-Neuruppiner und der Wittenberg-Perleberger Bahn und für den Verkehr der Berlin-Hamburger Station Schwarzenbeck mit Stationen des Directionsbezirks Magdeburg, der Halberstadt-Blankenburger Bahn und der Station Leipzig B. A. des Directionsbezirks Erfurt; Ausnahmefrachtsätze für Cichorienwurzeln im Verkehr zwischen den Stationen Neustadt i/M. und Parchim der Parchim-Ludwigsluster Bahn einerseits, den Stationen Barleben, Dollbergen, Dreileben-Drakenstedt, Hadmersleben, Niederndodeleben, Ochtmersleben und Völpke des Directionsbezirks Magdeburg andererseits; Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II im Verkehr zwischen Soest und Lippstadt einerseits, Lübeck, Kiel und Ottensen andererseits; Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen, sowie Berichtigungen etc.

Zur Aufhebung gelangen die Frachtsätze der Ausnahmetarife No. 12 für Kupfer (Roh-), Kupferblech, Kupferplatten und Spiritus, No. 13 für Baumwolle, Farbehölzer und Zink, No. 14 für Stärcke etc. und No. 18 für Oelkuchen etc. im Verkehr der Berlin-Hamburger Station Berlin mit den Stationen Bremen, Bremerhaven und Geestemünde.

Soweit durch den fraglichen Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, kommen solche erst vom 15. December cr. ab zur Anwendung.

Bezüglich der letzteren wird von den Güterexpeditionen der Verbandstationen Auskunft ertheilt, auch ist der Nachtrag daselbst käuflich zu haben.

Hannover, den 31. October 1884. (2609)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbandsverwaltungen.

---

a) Die innerhalb des Tarifs **Hannover-Bromberg** vom 1. Juni 1882 bestehenden Ausnahmetarife für Flachs, Flachsheede und Werg bei Aufgabe von mindestens 20 000 kg mit einem Frachtbriefe (Ausnahmetarif 5) für den Verkehr zwischen Stationen der Bezirke Bromberg und Hannover werden mit dem 16. December 1884 aufgehoben.

b) Mit dem gleichen Zeitpunkte wird im Tarife Oldenburg-Bromberg des Nachtrags 5 der Satz des Specialtarifs I in der Relation Elsfleth-Heydekrug von 4,24 *M.* auf 5,24 *M.* erhöht.

Bromberg, den 25. October 1884. (2610 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Preussisch-Russischer Eisenbahnverband. Am 15/27 d. M. tritt ein Ausnahmetarif für verschiedene Artikel von Königsberg nach Kiew in Kraft und sind Exemplare desselben bei der Versandstation zu haben. (2611)

Königsberg, den 25. October 1884.
Direction der Ostpreussischen Südbahn.

Kursk-Königsberger Eisenbahnverband via Kiew-Brest-Grajewo. Der Getreidetarif von Stationen der Kursk Kiew-Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel (Nachtrag 8 zum Verbandtarif vom 13. Januar 1880 n. St.) tritt mit 1/13. December cr. ausser Kraft. Ueber die nach diesem Zeitpunkte geltenden Frachtsätze wird unser Tarifbureau in kurzer Zeit Auskunft ertheilen. (2612)

Königsberg, den 27. October 1884.
Direction der Ostpreussischen Südbahn.

Magdeburg-Braunschweigischer Verbands-Güterverkehr. Am 10. November d. J. tritt zum Tarife, Theil II vom 1. Mai 1883 für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits im Instructionswege eingeführten und publicirten Aenderungen des Tarifs eine Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs I, Aenderung und Ergänzung von Stationsnamen, neue Frachtsätze für die Stationen Drübeck und Gr. Quenstedt des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg und mehrere Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Grube Prinz Wilhelm der Braunschweigischen Eisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrages sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Magdeburg, den 28. October 1884. (2613)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Die im **Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande** für Schwefelsäure in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bestehenden Frachtsätze ermässigen sich vom 5. November 1884 nach Wien K. F. N. B. von Morgenroth auf 1,93 *M.*, von Rosdzin auf 1,88 *M.* pro 100 kg.

Breslau, den 28. October 1884. (2614)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 10. November d. J. tritt zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 8 in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits im Instructionswege eingeführten und publicirten Tarifänderungen Aenderung und Ergänzung von Stationsnamen, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Friedeberg am Queis und Goldberg i/Schles. des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, sowie neue Entfernungen für die Station Gr. Quenstedt des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg und Berichtigungen zu den Tarifnachträgen 5 und 6.

Exemplare des Nachtrages sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Magdeburg, den 29. October 1884. (2615)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November d. J. tritt zum **Breslau-Sächsischen Verbandtarife** vom 1. August cr. ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ausser Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs anderweite bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Friedland i/Böhmen und Raspenau-Liebwerda der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie Entfernungen resp. Frachtsätze für die in den Verband neu einbezogenen Stationen Koschentin, Nimptsch, Puschkowa, Schierokau und Stahlhammer des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau. Die für die Stationen Koschentin, Schierokau und Stahlhammer im Verkehr mit den Stationen Gera, Kamenz, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahn durch diesen Nachtrag zur Einführung gelangenden Frachtsätze finden gleichzeitig auch für Sendungen nach und von den gleichnamigen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt resp. Berlin Anwendung. Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 29. October 1884. (2616)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt-Erfurt. Mit sofortiger Giltigkeit treten für die an der Neubaustrecke Ober-Röblingen-Querfurt belegenen Stationen Esperstedt, Kuckenburg und Stedten des Directionsbezirks Frankfurt a. M. directe Tarifsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu erfahren sind.

Erfurt, den 27. October 1884. (2617)
Königliche Eisenbahndirection.

Directer Verkehr mit Oesterr.-Ungar. Seehäfen sowie Görz, Cormons loco und transit. Der vom 1. Januar 1884 giltige Tarif für den directen Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz und Cormons loco und transit einerseits und Stationen der Galizischen Bahnen anderseits gelangt rücksichtlich des Verkehres von und nach den in demselben benannten Stationen, ausnahmlich der Stationen der I. Ungar.-Galiz. Eisenbahn Przemysl und Chyrow ab 1. November 1884 nur über die Route via Wien und zwar dann zur Anwendung, wenn auf den betreffenden Frachtbriefen seitens der Parteien die Instradirung via Wien ausdrücklich verlangt wird.

Rücksichtlich der obgenannten Stationen Przemysl und Chyrow bleibt der Tarif nach wie vor unter den in demselben angegebenen Bedingungen bis auf Widerruf in Giltigkeit.

Wien, am 18. October 1884. (2618)
Die Generaldirection
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung
des Verbandes.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Mit Giltigkeit vom 25. October 1884 erscheint der II. Nachtrag zum Theil I des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1883.

Dieser Nachtrag enthält nebst Ergänzungen der Einführungsbestimmungen auch Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und Ergänzung der Tarifvorschriften, ferner Abänderungen und Ergänzungen der Classification, des Waarenverzeichnisses und der Nomenclatur der Specialtarife, sowie auch Berichtigungen und Ergänzungen des Stationsverzeichnisses.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen direct oder im Wege der im Tarife aufgenommenen Stationen gratis bezogen werden.

Wien, am 15. October 1884. (2619)
Die Generaldirection.

Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr. Mit 1. November 1884 tritt ein Nachtrag I zum Tarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Grenzverkehr vom 1. Mai l. J. in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen.
II. Anderweitige Eilgut-Frachtsätze für leere, gebrauchte Emballagen im Verkehre mit Eger.
III. Anderweitige Tarife für Frachtgüter im Verkehre mit Eger.
IV. Anderweitige Frachtsätze für einzelne Artikel als Frachtgut im Verkehre mit Salzburg, Passau und Simbach.

Exemplare dieses Nachtrages I können bei den diesseitigen Verbandsstationen Triest und Fiume, ferner bei den Verbandsverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, 16. October 1884. (2620)
Die Generaldirection
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestrussischer Verkehr via Woloczysk und via Radziwillow. Mit dem 1./13. November a/n. St. 1884 gelangt ein Tarif zwischen Podwoloczyska und Brody einerseits und Stationen der Russischen Südwestbahnen anderseits zur Einführung.

Derselbe enthält 31 Specialtarife für die wichtigsten Export- und Importartikel mit theilweise ermässigten Frachtsätzen.

Exemplare sind um den Betrag von 40 kr. pro Stück im commerciellen Bureau

der Betriebsdirection in Lemberg und im Oeconomate in Wien zu beziehen.
Wien, den 27. October 1884. (2621)
Die Generaldirection
der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

In den gewöhnlichen Personenzügen, Express-, Courier- und Schnellzügen werden Gepäckstücke aller Art, sowie Güter, Hunde und sonstige kleine Thiere in Käfigen, welche sich zur Beförderung in Packwagen eignen, auch ohne Lösung von Fahrbillets zur tarifmässigen Gepäckfracht auf Gepäckschein befördert und zwar unter Heranziehung des wirklichen Gewichts zur Gepäckfracht-Berechnung und unter Ansatz der Fracht für mindestens **20 kg** bei Sendungen geringeren Gewichts.

In minimo werden 1,00 Mark Fracht erhoben.

Die Abfertigung erfolgt auf Gepäckschein, welcher entweder dem Versender eingehändigt, oder auf dessen Wunsch der Sendung beigegeben wird, welche alsdann am Bestimmungsorte ohne Avisirung ausgefolgt, oder durch den Bahnspediteur, im geeigneten Falle auch durch die Gepäckträger, gegen die festgesetzten Gebühren in die Wohnung der Adressaten geschafft wird, sofern zu diesem Zweck auf den Collis die vollständige Adresse des Empfängers angegeben ist. Vorstehend angegebene Einrichtung tritt am 1. December d. J. in Kraft.

Breslau, den 15. October 1884. (2622)
Königliche Direction
der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

V. Lieferfristen.

Ungarische Westbahn. Zuschlagsfristen zu der reglementarischen Expeditionsfrist für den Eilgut- und Frachtentransport auf der Ungarischen Westbahn. Vom 15. November 1884 werden mit Genehmigung des Hohen K. Ung. Communications - Ministeriums No. 34931 vom 10. October 1884 zu den in den §§ 45 und 57 des Eisenbahnbetriebs-Reglements vom 1. Juli 1874 resp. der amtlichen Neuausgabe vom Jahre 1884 normirten reglementarischen Lieferzeiten für den Eilgut- und Frachtgut-Transport — mit Ausschluss von Lebendem — noch folgende Zuschlagsfristen für nachstehende Linien der Ung. Westbahn in Anrechnung gebracht:

6 Stunden für Eilgüter
12 „ „ Frachtgüter

a) für den Uebergang in Györ auf die Ungarische Westbahn,
b) für den Uebergang in Kis Czell von der Hauptlinie Stuhlweissenburg-Graz nach der Zweiglinie Kis Czell-Györ oder umgekehrt. (2623)

VI. Generalversammlungen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die Actionäre unserer Gesellschaft werden zu der auf den

27. November d. Js., Nachmittags 3 Uhr,
im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe

anberaumten ausserordentlichen Generalversammlung eingeladen, und können dieselben behuf ihrer Legitimation zur Theilnahme an der Versammlung ihre Actien ausser bei der Gesellschaftskasse in Blankenburg a/H. oder bei Staats- und Communalbehörden und Kassen, bei

1. der Firma J. L. Eltzbacher in Köln,
2. dem Schaafhausen'schen Bankverein daselbst,
3. der Braunschweig - Hannov. Hypothekenbank in Braunschweig,
4. der Deutschen Bank in Berlin und
5. der Firma Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

deponiren.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

1. Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung vom 8. April d. J., betr. den Bau der Linie Blankenburg-Tanne und Erhöhung des Grundcapitals der Gesellschaft.

Mittheilung einiger nöthig gewordener Aenderungen der Concessionsbedingungen.

Festsetzung der Statutenänderung und der Bedingungen für die neue Actien-Emission.

2. Genehmigung des mit den Harzer Werken zu Rübeland und Zorge verabredeten Vertrages wegen Abänderung des im Betreff der Hüttenbahn (resp. Hochofenbahn) bestehenden Vertrages.

Die Inhaber der Stammactien werden zugleich eingeladen, demnächst zu einer besonderen Generalversammlung zusammenzutreten und hinsichtlich des Gegenstandes sub No. 1 Beschluss zu fassen.

Braunschweig, 25. October 1884. (2624)
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

VII. Submissionen.

Submission. Die im Etatsjahre 1885/86 erforderlichen Flussstahl-Radreifen sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfs - Nachweisungen, Bedingungen und Zeichnungen liegen im diesseitigen Materialienbureau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 1 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franco Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Flussstahl-Radreifen“
bis zum Termine am
Donnerstag, den 13. November 1884, Vormittags 11 Uhr
verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 27. October 1884. (2625)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vergebung von Betriebs-Materialien. Der Bedarf der für das Jahr 1885 erforderlich werdenden: Brennmaterialien, Metallwaaren, Holzwaaren, Fettwaaren, Utensilien, Billetcartons, Schreibmaterialien etc. soll durch Submission vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen und die Verzeichnisse der Materialien können bei dem Hauptmagazins-Verwalter dahier eingesehen werden und auch auf frankirtes Verlangen gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden. Bei den Materialverwaltungen zu Frankfurt und Heidelberg liegen die Bedingungen und die Verzeichnisse gleichfalls zur Einsicht bereit. Die Offerten sind mit der Aufschrift „Submission auf Material-Lieferungen für das Jahr 1885“ bis längstens den 13. November 1884, Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt an den Hauptmagazins-Verwalter dahier einzusenden.

Darmstadt, den 27. October 1884. (2626)
Der Ober-Betriebsinspector.
Gessner.

Königliche Eisenbahndirection zu Altona. Für den diesseitigen Bezirk sollen in nächster Zeit 2 dreiachsige Normal-Tender-Locomotiven beschafft werden.

Diesbezügliche Offerten sind unter Angabe des Liefertermins bis spätestens zum 10. November cr. Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung dreiachsiger Normal-Tender-Locomotiven“
hierher einzureichen.

Specielle Bedingungen und Beschreibungen können gegen Einsendung von 2 ℳ von unserm maschinentechnischen Bureau bezogen werden.

Altona, den 18. October 1884. (2627)

VIII. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats - Eisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in den Werkstätten in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in sechszehn Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbureau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung, Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 24. October bis den 19. November d. J. (ausgenommen des Sonntags) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags.

Offerten auf Stempel Papier sind bis zum 20. November portofrei an das Centralbureau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 4. December an ihre Offerte gebunden.

Der Generaldirector. (2628D&C)

Main-Neckarbahn. Verkauf alter Materialien. Die auf einigen Stationen der Main-Neckarbahn lagernden alten Materialien an: Schienen, Bandagen, Schweisseisen, Drehspähnen, Feuerbuchsplatten von Kupfer, completten Wagenradsätzen etc. sowie eine Anzahl alter Utensilien, worunter 3 alte Copirpressen, 8 Megenhofen'sche Federwaagen, 8 Dampfstrahlpumpen etc., sollen
Dienstag, den 11. November 1884, Vormittags 10 Uhr,
durch Submission vergeben werden.

Der Haupt-Magazinsverwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termin Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie die Verzeichnisse der zum Verkaufe kommenden Materialien und Gegenstände gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu genanntem Termin bei dem Haupt-Magazinsverwalter zu Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr.“ eingereicht werden.

Der Ober-Betriebsinspector. (2629)
Gessner.

IX. Be- und Entladefristen.

Auf der diesseitigen Station Breslau werden die Be- und Entlade-Fristen für die in offene (Kohlen-) Wagen verladenen Güter bezüglich derjenigen Interessenten, welche innerhalb eines Umkreises von 5 km von der vorgenannten Station wohnen, fortan bis auf Weiteres auf 8 Tagesstunden eingeschränkt.

Berlin, den 27. October 1884. (2630 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Soeben erschien:

Ingenieurkalender
für
Strassen- & Wasserbau-
und
Cultur-Ingenieure.

Dreizehnte Neubearbeitung.

Pro 1885.

In elegantem englischen Einband mit Brieftaschen und geheftetem zweiten Theil (Beilage).

Preis: ℳ 4.

Die Beilage enthält u. A. ein vollständiges, nach Angaben der Behörden redigirtes „Adressbuch sämmtlicher Strassen- und Wasserbau-Ingenieure in Deutschland und der österr.-ungar. Monarchie.“

J. F. Bergmann,
Verlagsbuchhandlung, **Wiesbaden.**

Knallsignale (Petarden) in vorschriftsmässiger Ausführung liefern seit Jahren an fast sämmtliche in- und ausländische Eisenbahnen

M. Selig junior & Co.,
Berlin NW., Karlstrasse 20.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei,



Eingetragene Schutzmarke.

Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.

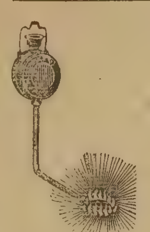


(Patent Steel Barb Fencing.)

Original-Pulsometer
von
C. Henry Hall
Nachfolger Carl Eichler

Berlin W., Wilhelmstrasse No. 46/47

nach den Modellen des Erfinders und mit bewährten patentirten Eichler'schen Verbesserungen. Billiger, leistungsfähiger und weniger Dampf consumirend, als irgend eine der verschiedenen Pulsometer-Nachahmungen.



Für Eisenbahnen unentbehrlich!
Neue Petroleum-Gas-Fackeln.

Vorzüge: Denkbar einfachste Construction. Absolute Haltbarkeit. Keine Reparatur. Keine Dochte. Keine Hahne. Billigste Unterhaltung.

Höchster, bisher unerreichter **„Lichteffect“!**

W. Hanisch & Cie. Berlin NW., 25 Schiffbauerdamm 25, an der Marschalls-Brücke.



Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

36 goldene und silberne Medaillen etc.

GEBR. KÖRTING
Hannover

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

construiren und empfehlen:

Pulsometer „Körting“.

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2000 im Betriebe.

Patent-Universal-Injectoren
mit Speisewasser-Vorwärmer.
12000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer“.

Automat. Vacuum Bremsen.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Die
Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan“
(vorm. William Benndorf)
Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfenschneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. Eisenbahntechniker-Kalender 1885 von Edm. Heusinger von Waldegg bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 87. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. November 1884.

Entscheidung des Königlichen Landgerichts zu Halle betreffend Verstaatlichung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Die Königliche Eisenbahndirection Erfurt theilt uns das in No. 83 kurz erwähnte, in dem Processe wegen Verstaatlichung der Halle-Sorau-Gubener Bahn resp. wegen Anfechtung des betreffenden Generalversammlungsbeschlusses ergangene Erkenntniss des Königlichen Landgerichts zu Halle a/S. vom 15. October 1884 mit. Dasselbe lautet:

In Sachen des Banquiers Theod. Rosenstock zu Berlin, Klägers, vertreten durch den Rechtsanwalt Dr. Rüffer zu Halle a/S., gegen die Actiengesellschaft Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft zu Halle a/S., Beklagte, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirection Erfurt, wegen Anfechtung eines Generalversammlungs-Beschlusses, hat die III. Civilkammer des Königlichen Landgerichts zu Halle a/S. für Recht erkannt:

I. Die Beklagte wird dem Kläger, als Besitzer von 30 Stück Stammactien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft, gegenüber verurtheilt:

a) anzuerkennen, dass die Offerte der Königlichen Staatsregierung, betreffend die Abtretung des Vermögens der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft an den Preussischen Staat durch den gegen eine Minorität von 119 Stimmen gefassten Beschluss der Generalversammlung vom 28. Mai 1884 nicht rechtsgiltig acceptirt ist,

b) sich der Eintragung und Ausführung dieses Beschlusses zu enthalten.

II. Die Kosten, welche dadurch entstanden sind, dass von dem Kläger der „Aufsichtsrath (Verwaltungsrath) der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft" zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreites geladen war, werden dem Kläger, alle übrigen Kosten des Rechtsstreites werden der Beklagten auferlegt.

Thatbestand.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt ist mit der Verwaltung des der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft concessionirten Bahnunternehmens betraut; sie vertritt die Gesellschaft nach innen und aussen und bildet den Vorstand derselben mit allen Befugnissen, welche gesetzlich dem Vorstande einer Actiengesellschaft zustehen.

Das Grundcapital der Gesellschaft beträgt 40 500 000 *M.*, dasselbe ist eingetheilt in

33 750 Stück Stamm-Prioritätsactien à 600 *M.* und
67 500 Stück Stammactien à 300 *M.*

Nach Inhalt des Gesellschaftsstatuts beschliesst die Generalversammlung über die Auflösung der Gesellschaft und über den Verkauf der Bahn mit einer Majorität von zwei Drittel der anwesenden oder vertretenen Stimmen. Im Falle der Auflösung der Gesellschaft resp. der Liquidation des Gesellschaftsvermögens haben die Inhaber der Stamm-Prioritätsactien ein Prioritätsrecht an dem vertheilungsfähigen Erlöse für das Unternehmen, so dass sie aus demselben zunächst und vor den Inhabern der Stammactien befriedigt werden müssen.

Im Jahre 1884 haben Unterhandlungen wegen Uebereignung der Bahn an den Preussischen Staat stattgefunden. Nach § 1 der Vertragsofferte, welche der Eisenbahngesellschaft von der Königlichen Staatsregierung gemacht ist, sollte die Gesellschaft ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen an den Preussischen Staat zu vollem Eigenthum abtreten.

Der § 2 der Vertragsofferte lautet wie folgt:

„Der für die Abtretung dieser Rechte (§ 1) vom Staate zu zahlende Kaufpreis beträgt 17 212 500 *M.* Ausserdem übernimmt der Staat die Prioritätsanleihen sowie alle sonstigen Schulden der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner."

In dem § 4 der Vertragsofferte ist bestimmt:

„Der Staat ist verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an, den Inhabern von Actien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft an Stelle ihres Antheils am Liquidationserlöse gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons eine Abfindung anzubieten und zwar:

a) für je eine Stammactie à 300 *M.* eine Staatsschuldverschreibung der 4 pCt. consolidirten Anleihe zum Nennwerthe von einhundert und fünfzig Mark aus Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884,

b) für je 2 Stamm-Prioritätsactien à 600 *M.* Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe zum

Nennwerthe von eintausend dreihundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884 sowie eine baare Zuzahlung von 15 *M.* pro Stamm-Prioritätsactie."

Der § 5 (Abs. 1) enthält die Bestimmung:

„Der Staat ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§ 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten Actien entfallenden Betrages (§ 4) behufs statutenmässiger Vertheilung an die Inhaber der Actien zur Verfügung zu stellen."

Die Vertragsofferte der Königlichen Staatsregierung wurde in der am 28. Mai 1884 stattgehabten Generalversammlung der Actionäre mit 1 794 gegen 119 Stimmen angenommen.

Zu den dissentirenden Actionären hat der Kläger gehört. Als Besitzer von 30 Stück Stammactien hat er damals Einspruch gegen die Annahme der Vertragsofferte erhoben und nunmehr den hier zu entscheidenden Rechtsstreit anhängig gemacht.

Der Kläger betont, dass der wahre von der Staatsregierung gebotene Kaufpreis nicht nur 17 212 500 *M.* (§ 2) betrage, sondern dass er durch den Preis des im § 4 vorgesehenen Umtausches der Actien repräsentirt werde, mithin, wenn man den gegenwärtigen Cours der 4 pCt. Staatsschuld-Verschreibungen, d. i. den Cours von circa 103 pCt. zu Grunde lege, auf 34 399 695 *M.* zu berechnen sei.

Die in § 2 angegebene Kaufpreissumme erscheine, wenn man den § 4 in Betracht zieht, als fingirt, um die statutarischen und gesetzlichen Bestimmungen über die Vertheilung der Liquidationsmasse zwischen den Besitzern der Stamm-Prioritätsactien und den Besitzern von Stammactien zu umgehen, den Ersteren auf Kosten der Letzteren eine ungebührliche Begünstigung zu gewähren und die dem Verkauf widersprechende Minderheit der Actionäre zum Umtausch ihrer Actien gegen Preussische Consols zu zwingen. Wäre der Kaufpreis gleich im § 2 auf 34 399 695 *M.* angegeben, so würden davon die Stamm-Prioritätsactionäre nach dem Statut 20 250 000 *M.* zu erhalten haben, der Rest (14 149 695 *M.*) würde auf die Stammactionäre entfallen, so dass die Letzteren mehr als 70 pCt. und nicht blos die ihnen jetzt offerirten circa 51½ pCt. ihres Actienbetrages empfangen würden. — Uebrigens habe der Generalversammlungs-Beschluss zu seiner rechtlichen Wirksamkeit der bisher nicht erfolgten Eintragung in das Handelsregister bedurft; er könne deshalb nunmehr nur nach den Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 18. Juni 1884, also nur alsdann, wenn eine zweite Generalversammlung der benachtheiligten Actionäre mit ¾ Majorität ihre Zustimmung gebe und demnächst die Eintragung in das Handelsregister erfolge, Rechtswirkung gewinnen.

Der Klageantrag ist dahin gerichtet: die Beklagte zu verurtheilen:

I. anzuerkennen, dass die der Klage beigefügte Offerte der Königl. Staatsregierung, betreffend die Abtretung des Vermögens der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft an den Preuss. Staat durch den gegen eine Minorität von 119 Stimmen gefassten Beschluss der Generalversammlung vom 18. Mai d. J. nicht rechtsgiltig acceptirt ist;

II. sich der Eintragung und Ausführung dieses Beschlusses zu enthalten.

In der Klageschrift waren als Processgegner des Klägers bezeichnet:

1) Die Königl. Eisenbahn-Direction zur Erfurt als Vorstand der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft.

2) der Aufsichtsrath (Verwaltungsrath) der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft.

In dem Verhandlungstermine vom 15. October 1884 (gleichermassen übrigens auch schon in dem Verhandlungstermine vom 8. October 1884) hat der klägerische Processbevollmächtigte von vornherein, also noch ehe Beklagterseits mit der mündlichen Verhandlung begonnen war, erklärt, lediglich gegen die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft sie die Klage erhoben und solle sie als erhoben gelten; nur um jedes Bedenken hinsichtlich der Processlegitimation abzuschneiden, sei auch der Aufsichtsrath (Verwaltungsrath) unter Zustellung der Klage zur mündlichen Verhandlung geladen. Der Aufsichtsrath als solcher sei und werde nicht mitbeklagt.

In dieser Erklärung will die Königliche Eisenbahn-Direction zu Erfurt, von welcher in ihrer Eigenschaft als Vorstand der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft die Abweisung der Klage beantragt ist, eine unstatthafte Aenderung der Klage erkennen.

In der Sache selbst wird von der Königlichen Eisenbahndirection die Auffassung vertreten, dass der Generalversammlungsbeschluss vom 28. Mai 1884 für rechtsbeständig zu erachten sei.

Die durch den Beschluss angenommene Offerte der Königlichen Staatsregierung enthalte zwei ganz verschiedene Bestimmungen: in den §§ 1 und 2 einen Kauf des Eisenbahnunternehmens für den Preis von 17 212 500 *M.* und im § 4 eine einseitige, auf einen einjährigen Zeitraum begrenzte Verpflichtung des Staats, den Inhabern der Stammprioritätsactien und der Stammactien ihre Actien für einen bestimmten Preis abzunehmen.

Die Beklagte meint, dass die Actionäre keineswegs gehalten sind, ihre Actien zu diesem Preise abzutreten, da sie es vorziehen könnten, sich an der Liquidation gemäss § 5 des Vertrages zu betheiligen und die hierbei auf sie entfallenden Quoten zu beanspruchen. Da die zu Abänderungen des Statuts erforderliche Zweidrittelmajorität gegeben ist, so sei der Generalversammlungsbeschluss in allen Stücken, mithin auch in Ansehung der darin — insbesondere im § 4 — entfallenen Statutenänderungen für rechtsgiltig zu erachten. Auch dadurch werde die Wirksamkeit des Beschlusses nicht aufgehalten, dass die Eintragung desselben in das Handelsregister bisher nicht erfolgt ist; das Gesetz vom 18. Juli 1884 dürfte auf den Beschluss vom 28. Mai 1884 keine Anwendung finden.

Endlich enthalte in Betreff der Stammprioritätsactionäre das Statut § 22 nur die Bestimmung, dass die Inhaber der Stammprioritätsactien vor den Inhabern der Stammactien befriedigt werden müssen; es sei aber keine „Grenze für das Mass ihrer Befriedigung" gesetzt.

Für den Aufsichtsrath (Verwaltungsrath) der Eisenbahngesellschaft ist in beiden Verhandlungsterminen ein Bevollmächtigter erschienen, welcher die Passivlegitimation des Aufsichtsraths (Verwaltungsraths) bestritten und die kostenpflichtige Abweisung der Klage beantragt hat.

Entscheidungsgründe.

I. Von Anfang an war die Klage in erster Linie gegen die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt „als Vorstand der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft" gerichtet.

Nach dem Gesetz: Art. 227 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches (sowohl in der alten, wie in der neuen nunmehr geltenden Fassung) und nach dem statutarischen Recht der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft wird die Gesellschaft durch ihren Vorstand, die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt, gerichtlich vertreten. Der ausdrückliche, schon in der Klageschrift enthaltene Hinweis auf dieses Vertretungsverhältniss, lässt klar und unzweideutig erkennen, dass als Erstbeklagte die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft gelten soll und muss. Wenn hiernach in den Verhandlungsterminen der Kläger constatirt, dass er gegen die Eisenbahngesellschaft — und lediglich gegen dieselbe, nicht aber auch selbstständig gegen den Aufsichtsrath — die Klage erhoben hat, so ist, da in dem Verhältniss des Klägers zur Königlichen Eisenbahndirection Erfurt als Vorstand der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft die Processparteien, der Gegenstand und der Grund des erhobenen Anspruches sowie der Klageantrag ganz dieselben wie in der zugestellten Klageschrift geblieben sind, nicht abzusehen, worin denn nun eigentlich die Aenderung der Klage zu finden sein soll.

Welche Folgen dem in der Klageschrift als Processgegner mitbenannten Aufsichtsrath gegenüber aus jenen Angaben des Klägers entspringen, wird weiter unten dargelegt werden. Für die processualen Functionen des Vorstandes aber sind die klägerischen Angaben, nach denen der Aufsichtsrath die Rolle eines Mitbeklagten verliert, schlechthin bedeutungslos. In Ansehung der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt ist deshalb hier ohne Weiteres festzustellen:

Die beklagte Partei ist die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft. Zur Vertretung derselben ist die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt so berechtigt, wie verpflichtet.

Der Einwand der Klageänderung ist hiernach verfehlt und es ist demzufolge auf die Prüfung der Sache selbst einzugehen.

II. Nach § 22 des Statutes haben im Falle der Auflösung der Gesellschaft resp. der Liquidation des Gesellschaftsvermögens die Inhaber der Stammprioritätsactien ein Vorrecht an dem vertheilungsfähigen Erlöse, so dass sie aus demselben zunächst und vor den Inhabern der Stammactien „befriedigt" werden müssen.

Die Beklagte vermeint, „für das Mass" dieser „Befriedigung" sei „keine Grenze" gesetzt. Allein das Mass der „Befriedigung" einer Person ist von selbst durch das Mass ihres berechtigten Anspruchs gegeben.

Der Gläubiger, welcher 100 zu fordern hat, erhält, wenn er befriedigt werden s o l l, eben 100, und er i s t befriedigt, sobald er die 100 empfangen h a t. Die Befriedigung eines Gläubigers erfolgt also mittelst Zahlung des ihm g e b ü h r e n d e n Betrages. Der Schuldner, welcher einem Gläubiger zur Tilgung einer Forderung von 100 mit Bedacht die Summe von 110 zahlt, hat in Höhe der überschiessenden 10 eine Schenkung vollzogen und diese überschiessenden 10 scheiden aus, sobald es die Feststellung gilt, welche Summe zur B e f r i e d i g u n g des Gläubigers gedient hat.

Die Actie allerdings stellt lediglich den Antheil des Actionärs am Gesellschaftsvermögen dar; sie ist also nicht einem Forderungstitel für den Betrag, über welchen sie lautet, gleich zu achten und es ist also der Actionär als solcher nicht G l ä u b i g e r der Actiengesellschaft.

Darüber jedoch kann kein Zweifel obwalten, dass die betreffende statutarische Festsetzung nach ihrem Wortausdruck und ihrem Zusammenhang von der Vorstellung beherrscht wird, der

Liquidationsmasse gegenüber solle das Recht des Prioritätenactionärs gleich einem Gläubigerrechte wirken. Im Sinne des Statuts kann die „Befriedigung" der Stammprioritäts-Actionäre unmöglich etwas Anderes bedeuten, als dass sie zunächst und vor den Inhabern der Stammactien den Nominalbetrag der Stammprioritäts-Actien zu erhalten haben. Hiernach würden, da weitergehende Vorrechte für die Stammprioritäts-Actionäre (von dem hier nicht interessirenden Dividendenbezug abgesehen) durch das Statut nicht begründet sind, bei einer correcten, dem Statut (§ 22) und dem Gesetz (§ 216 Abs. 1 und § 245 Abs. 1 H.-G.-B.) entsprechenden Vertheilung des Vermögens der aufgelösten Gesellschaft zunächst die Stammprioritäts-Actionäre den Nominalbetrag ihrer Actien, demnächst die Stammactionäre den Nominalbetrag ihrer Stammactien aus der Liquidationsmasse empfangen. In dem gegebenen Falle reicht feststehendermassen die Liquidationsmasse zur vollen Deckung des Grundcapitals der Gesellschaft nicht aus; unter diesen Umständen würde eine correcte Vertheilung dergestalt zu bewirken sein, dass die Stammprioritäts-Actionäre vorweg den vollen Nominalbetrag ihrer Stammprioritäts-Actien erhielten und der Rest der Liquidationsmasse zur Vertheilung unter die Stammactionäre nach Verhältniss des Actienbesitzes gelangen müsste.

Es fragt sich demnach: Werden durch die mittelst des angefochtenen Generalversammlungs-Beschlusses angenommene Vertragsofferte der Königlichen Staatsregierung, den vorstehenden aus dem Statut und dem Gesetz entwickelten Theilungsgrundsätzen zuwider, die Stammprioritäts-Actionäre zum Nachtheil der Stammactien begünstigt? Die Bejahung dieser Frage konnte keinem Bedenken unterliegen. Der § 2 des Vertrages enthält allerdings die Erklärung, dass der Abtretungspreis 17 212 500 *M.* betrage; diese Erklärung ist jedoch als sachwidrig zu bezeichnen, denn sie widerspricht den artikulirten, im § 4 enthaltenen Festsetzungen; der § 4 aber ist ein unlöslicher Bestandtheil des Ueberlassungs-Vertrages als solchen und er ist diejenige Vertragsbestimmung, aus welcher allein der wahre Ueberlassungspreis ermittelt werden kann. Dies ergiebt sich zur Evidenz aus folgenden Erwägungen:

Nach § 2 soll der „Kaufpreis" 17 212 500 *M.* betragen; die Stammprioritäts-Actien für sich allein belaufen sich aber auf 20 250 000 *M.* Bei Geltung des im § 2 angegebenen Kaufpreises würden also die Stammprioritäts-Actien nur in Höhe von etwa 85 pCt. des Nominalbetrages zur Deckung gelangen, während auf die Stammactien gar nichts entfallen würde. Dass eine Offerte dieses Inhalts eine für die Actionäre undiscutirbare Zumuthung enthalten hätte, leuchtet ohne weiteres ein.

Und ferner: Werden die Actien gemäss § 4 No. a und b des Vertrages zum Umtausch gebracht, so ergeben sich:

a) für 33 750 Stück Stammprioritäts-Actien à 600 *M.* Staatsschuld-Verschreibungen im Nennwerthe von . . . . 22 781 250 *M.*
baare Zuzahlung . . . . 506 250 „
23 287 500 *M.*

b) für 67 500 Stück Stammactien à 300 *M.* Staatsschuld-Verschreibungen im Nennwerthe von . . . . 10 125 000 *M.*
mithin überhaupt . . . . 33 412 500 *M.*

Hält man dieses Rechnungsergebniss mit dem § 5 (Abs. 1) des Vertrages zusammen, so muss die Kaufpreisangabe im § 2 als eine lediglich fictive erscheinen, denn es ist undenkbar, wie auf einen Kaufpreis von 17 212 500 *M.* (§ 2) der auf die umgetauschten Actien entfallende Betrag (von 33 412 500 *M.*) zur „Anrechnung" (§ 5) gebracht werden soll? Es ist also nicht zu erkennen, welcher „Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§ 2) behufs statutenmässiger Vertheilung an die Inhaber der Actien" den Liquidatoren zur Verfügung gestellt werden könnte. Die Beklagte meint nun aber, dass die Actionäre keineswegs gehalten seien, den Actienumtausch zu bewirken, da sie es „durchaus vorziehen" könnten, sich an der Liquidation gemäss (§ 5) des Vertrages zu betheiligen. Schon früher ist jedoch dargelegt worden, dass, wenn der Actienumtausch nicht erfolgen würde, wenn also der Kaufpreis lediglich in der durch § 2 normirten Höhe zur Auszahlung käme, auf die Stammprioritätsactionäre nur ein Betrag von etwa 85 pCt., auf die Stammactionäre aber gar nichts entfiele. Für die Actionäre liegt also eine ökonomische Nothwendigkeit vor, den Umtausch gemäss § 4 des Vertrages zu bewirken. Ein Actionär, welcher nicht von dem im § 4 gewährten Abfindungsrechte Gebrauch machen wollte, würde sinnlos handeln.

Jeder einzelne in der Generalversammlung erschienene Interessent muss gleichermassen wie die Königliche Staatsregierung sich dessen bewusst gewesen sein, dass der § 2, soweit er die Festsetzung eines Kaufpreises von 17 212 500 *M.* enthält, keinerlei reale Bedeutung erhalten könne, da kraft des in dem weit höheren Werth der nach § 4 zu gewährenden Abfindung liegenden psychologischen Zwanges jeder Actionär den im § 4 ihm gewiesenen Weg des Actienumtausches einschlagen werde und müsse. Dass die Uebernahme der im § 4 constituirten Verpflichtung nach Absicht der Contrahenten den Entgelt für die Vermögensabtretung (§ 1) darstellt, kann füglich nicht bestritten werden; es ist unerfindlich, aus welchem andern Grunde als eben zur Abgeltung der Uebertragung des Eigenthums an der Bahn (§ 1) von der Königlichen Staatsregierung die im § 4 festgesetzten Verpflichtungen übernommen sein sollten?

Nach alledem war die Feststellung geboten:

dass der § 2 des Vertrages eine den Sachverhalt lediglich verschleiernde Angabe des Ueberlassungspreises enthält und dass der wahre Ueberlassungspreis in dem § 4 des Vertrages zum Ausdruck gelangt, mithin lediglich nach Massgabe dieses § 4 zu berechnen ist.

Diese Berechnung ist schon oben unter Ansetzung der Staatsschuldverschreibungen zum Nennwerth derselben erfolgt. Es verschlägt hier nichts, dass, da notorisch die Preussischen Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe sowohl in dem laufenden Jahr, als auch in den früheren Jahren einen den Nennbetrag übersteigenden Courswerth stets gehabt haben, diese Berechnung nicht ganz genau ist. Schon bei der Annahme eines dem Nennbetrage nur gleichkommenden Werthes der Staatsschuld-Verschreibungen ist nämlich die Klage für begründet zu erachten und dieses Ergebniss würde bei Annahme eines höheren Werthes der Staatsschuld-Verschreibungen nur noch prägnanter zur Erscheinung kommen.

Als Abfindungssummen werde also hier nach dem Nennbetrage der Staatsschuld-Verschreibungen nur angesetzt:

a) für die Stamm-Prioritäts-Actien . . . . 23 287 500 *M.*
(mit Einschluss der baaren Zahlung);
b) für die Stammactien . . . . 10 125 000 „

Danach ist der wahre Ueberlassungspreis für die durch § 1 übereigneten Vermögensstücke auf mindestens — denn der Courswerth der Staatsschuld-Verschreibungen war und ist eben höher als der Nennbetrag — 33 412 500 *M.* anzunehmen.

Diese 33 412 500 *M.*, nicht aber die im § 2 ausgeworfenen 17 212 500 *M.* stellen den wahren Entgelt für die im § 1 ausgesprochene Vermögensüberlassung dar.

Von den 33 412 500 *M.* werden bei einer ordnungsmässigen Liquidation nach Statut und Gesetz 20 250 000 *M.* zur Deckung des Nennbetrages der Stammprioritäts-Actien (§ 22 des Statuts) zu verwenden und die übrigen 13 206 250 *M.* zur Vertheilung unter die Stammactionäre, welche alsdann circa 65 pCt. des Nennbetrages der Actien erhalten würden, zu bringen sein.

Nach § 4 des Vertrages nun aber sind die den Stammprioritäts-Actionären zu leistenden Werthe auf 23 287 500 *M.*, dagegen die den Stammactionären zu leistenden Werthe auf nur 10 125 000 *M.* zu beziffern.

Die Stammprioritäts-Actionäre erhalten also 3 037 500 *M.* mehr und die Stammactionäre 3 037 500 *M.* weniger, als ihnen nach Statut und Gesetz gebührt. Zwischen der Begünstigung der Stammprioritäts-Actionäre und der Schädigung der Stammactionäre besteht ein ursächlicher Zusammenhang.

Die Summe, welche den Stammprioritäts-Actionären über den ihnen gebührenden Betrag hinaus zugetheilt wird, ist identisch mit derjenigen Summe, um welche die Stammactionäre verkürzt sind, durch jene Begünstigung der Prioritätsactionäre ist diese Benachtheiligung der Stammactionäre bewirkt.

Die Vertragsofferte der Königl. Staatsregierung verletzt also die Rechte der Stammactionäre und den diese Rechte gewährleistenden Artikel 216 Abs. 1 H.-G.-B.'s in Verbindung mit Art. 245 desselben Gesetzes.

Das aus dem Statut und dem Gesetz entspringende Recht auf Gewährung des verhältnissmässigen Antheils am Vermögen der Gesellschaft ist nun aber kein Recht, welches „in den Angelegenheiten der Gesellschaft" (Art. 224 H.-G.-B.) den Actionären zusteht. Die Ausübung dieses Rechtes ist keine Angelegenheit der Gesellschaft, sondern eine Individualangelegenheit des betheiligten Actionärs; die Gesellschaft als solche kann zur Vertretung dieser Rechte des Actionärs nicht berufen sein, da sie in Bezug auf dieselben gerade als das verpflichtete Rechtssubject dem berechtigten Actionär gegenüber erscheint. Daraus folgt, dass — sofern nicht das Statut etwas entgegengesetztes bestimmt, was hier feststehendermassen nicht der Fall ist — keine Generalversammlung der Gesellschaft einem dissentirenden Actionär diese seine Vermögensrechte zu schmälern befugt war. Die Annahme der Vertragsofferte der Königlichen Staatsregierung durfte also, weil der § 4 eine Verletzung der Sonderrechte des Klägers involvirt, nicht gegen seinen Willen erfolgen. Der hiergegen von der Beklagten geltend gemachte Gesichtspunkt, dass der Generalversammlungsbeschluss giltig sei, weil die Majorität, welche ihn gefasst hat, auch zu einer Aenderung der Statuten ausreichend war, ist unzutreffend. Denn das Rechtsverhältniss des Actionärs zur Gesellschaft wird durch das Statut, der Urvertrag dergestalt normirt, dass, wenn in dem Statut die Entziehung oder Schmälerung von Sonderrechten der Actionäre nicht ausdrücklich einem Mehrheitsbeschluss freigegeben ist, in Ansehung dieser Sonderrechte der einzelne Actionär ganz ungebunden jeder auch noch so grossen Generalversammlungsmajorität gegenüber steht. Die Beeinträchtigung der Sonderrechte des Actionärs gehört dann überhaupt nicht zur Zuständigkeit der

Generalversammlung; sein Sonderwille braucht sich also dem Majoritätswillen auch dann nicht zu fügen, wenn sich der letztere mit der für die Aenderungen des Statuts erforderlichen Mehrheit von Stimmen präsentirt.

Der Kläger hat anerkanntermassen gleich in der Generalversammlung vom 28. Mai cr. der Annahme der Vertragsofferte widersprochen und gegen die Annahme gestimmt; nachdem sein Widerspruch unberücksichtigt geblieben, ist er nunmehr für befugt zu erachten, für seinen Theil die Ungiltigkeit jenes Generalversammlungsbeschlusses durch Urtheil und Recht feststellen zu lassen (§ 84 Einl. zum A. L.-R. § 231 C.-P.-O.) und von der Beklagten zu verlangen, dass sie der Eintragung und Ausführung dieses Beschlusses sich enthalte. Nur kraft seines Actienbesitzes ist der Kläger berechtigt, geltend zu machen, dass ihm gegenüber der angefochtene Generalversammlungsbeschluss als ungiltig zu behandeln ist. Es ist deshalb zwar dem Klageantrage entsprechend erkannt worden, hierbei jedoch erschien es zweckmässig, gleich in der Urtheilsformel zum Ausdruck zu bringen, dass zu Gunsten des Klägers nur in dessen Eigenschaft als Besitzer von 30 Stück Stammactien das Urtheil ergeht.

III. Dem ursprünglich mitbeklagten Aufsichtsrath (Verwaltungsrath) gegenüber ist zufolge der von dem Kläger rechtzeitig abgegebenen Erklärung, dass die Klage nur gegen die Eisenbahngesellschaft, nicht aber daneben auch noch selbstständig gegen den Aufsichtsrath gerichtet sei und gerichtet werde, der Rechtsstreit als nicht anhängig geworden anzusehen: eine Abweisung der Klage gegenüber dem Aufsichtsrath (Verwaltungsrath) musste demnach unterbleiben. Es waren jedoch die Kosten, welche dadurch entstanden sind, dass der Aufsichtsrath zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreites geladen war — hierzu gehören insbesondere die Kosten der Zustellung der Klage an den Aufsichtsrath, ferner die Gebühren seines in den Terminen aufgetretenen Processbevollmächtigten — dem Kläger aufzuerlegen (§ 243 Abs. 3 d. C.-P.-O.), während alle übrigen Kosten des Rechtsstreites der unterliegenden Beklagten nach § 87 d. C.-P.-O. zur Last fallen. (Nach der „N. A. Z." hat die Königliche Eisenbahndirection Berufung gegen das Erkenntniss eingelegt.)

Eine Prognose der wirthschaftlichen Entwickelung.*)

Die Symptome, nach welchen wir den Zustand der Weltwirthschaft zu beurtheilen und in gewissem Sinne positiv zu messen versuchten, haben uns übereinstimmend gezeigt, dass in dem Zeitraume 1870—82 die ganze civilisirte Menschheit so gewaltigen öconomischen und socialen Fluctuationen ausgesetzt war, wie nie vorher. Am Beginne dieser Periode eine Reihe der kräftigsten Impulse, alle Kennzeichen der rapiden Vermehrung des Vermögens und Einkommens, der zunehmenden Prosperität, eines Aufschwunges ohne gleichen; nachher eine Anzahl von Jahren allgemein sinkenden Wohlstandes, Verminderung der Erwerbsgelegenheit, Verluste, die nach Milliarden zählen, Sinken des Vertrauens und der Unternehmungslust; endlich seit der Mitte des Jahres 1879 die Anzeichen neu erwachender Arbeitsthätigkeit, Wiederaufleben der grossentheils ruhenden Capitalien, neue Antriebe zu ihrer Beschäftigung und Rührigkeit auf den Börsen und Märkten in Europa und Amerika. Im Jahre 1880 bricht diese Bewegung überall durch; sie führt in den Vereinigten Staaten von Nordamerika zu einer erstaunlichen Expansion der productiven Thätigkeit, des Verkehrs und Handels und verpflanzt sich von dort im Jahre 1880 und 1881 nach Grossbritannien, ganz West-Europa und schliesslich auch bis in die östlicher und südlicher gelegenen Theile unseres Continentes.

Mit den bisher nachgewiesenen Thatsachen, welche diese letzte Phase bekunden, hat sich die Voraussicht als richtig bewährt, die wir in den „Uebersichten 1878" über die Zukunft der Weltwirthschaft ausgesprochen haben. Heute glaubt Niemand mehr an die von einzelnen Theoretikern aufgestellte Hypothese, „dass man die Depression der Jahre 1874—78 als den förmlichen Abschluss einer Periode commercieller und industrieller Blüthe betrachten dürfe, die einem neu anbrechenden Cyclus von Jahren und Ereignissen Platz machen muss, in welchem die Erzeugung von Wirthschaftsgütern nur langsam vorangehen und als natürliche Folge das Wohl aller Classen sich weniger schnell entwickeln werde". Niemand glaubt, dass die Krise des Jahres 1873 einen eigentlichen Wendepunkt bedeutet habe und das Werk der grossen Neuerungen auf wirthschaftlichem Gebiete vollendet sei. Niemand glaubt, dass in den civilisirten Ländern alles Erreichbare auf dem Gebiete der Production und des Verkehrs erreicht und kein Ziel weiterer grossartiger Unternehmungen mehr vorhanden sei. Wer wollte Angesichts der gewaltigen Wendung, welche die Jahre 1880—82 gebracht haben, derlei pessimistische Anschauungen noch theilen und annehmen, „dass überhaupt von der Zukunft eher ein Sinken der allgemeinen Prosperität als ein neuer Aufschwung zu erwarten sei"? Der Aufschwung ist schon gekommen; er ist auf jenem Wege gekommen, welchen wir im Jahre der tiefsten Herabstimmung, zu Beginn 1878 (in den Uebersichten 1880) vorausgesagt haben.

Da wir heute die Wiederbelebung als vollendete Thatsache constatiren können, entfällt diese Polemik von selbst, wohl aber darf mit Recht die Frage aufgeworfen werden, ob man in den Symptomen der jüngsten Vergangenheit genügende Anhaltspunkte findet, um mit Zuversicht der Fortdauer eines Zeitraumes neuer Prosperität entgegenzublicken? Dass es nicht an Mitteln fehlt, um eine solche Aera einzuleiten, dafür bürgt das intellectuelle Culturleben der Gegenwart. Das Reich der Erfindungen, dessen Grenze die Pessimisten ziehen wollten, ist ein unbegrenztes. Wer vermöchte zu sagen, zu welchen neuen technischen Fortschritten die Anwendung der bereits bekannten Naturkräfte führen, welche neuen Combinationen dieselbe schon in allernächster Zeit mit sich bringen wird? Wer vermöchte die immerwährenden Verbesserungen des Maschinenwesens, der Verkehrseinrichtungen, kurz des ganzen Wertherzeugungsprocesses zu läugnen? Wenn man nur erwägt, welche erstaunlich rasche Anwendung die Magneto-Elektricität innerhalb der letzten drei Jahre gefunden, welche Umwälzung dieselbe im Beleuchtungswesen, in den Verkehrseinrichtungen, in der Herstellung motorischer Kraft und in vielen damit zusammenhängenden Zweigen der Technik bereits gebracht, welche neuen Capitalien sie schon engagirt hat, so wird man an den Mitteln wirthschaftlicher Expansion auf dem ganzen übrigen, unermesslichen Gebiete des Erfindungsgeistes und der Unternehmungslust nicht zweifeln. Und dass es auch nicht an Aufgaben fehlt, deren Lösung die grossartigsten Unternehmungen erfordert und welche Capitalien und Arbeitskräfte für viele Jahre beschäftigen, ist ebenfalls unbestreitbar. Erinnern wir nur an die theils schon in Ausführung begriffenen, theils noch offenen Projecte der Orientbahnen, welche Millionen erfordern werden, um den fernsten Osten mit der Europäischen Culturwelt in directe Verbindung zu setzen. Erinnern wir an die bereits in Angriff genommene Canalisirung des Isthmus von Panama, welche fast eine Milliarde Francs und vieljährige Arbeit beanspruchen wird. Erwägen wir, welchen Aufwand von Geld und Arbeitskräften der zweite Suezcanal erfordert, dessen Bau nur mehr eine Frage kurzer Zeit ist. Gedenken wir der Erschliessung von Central-Afrika und des Vordringens im Süden und Osten dieses Continentes, der Umwandlung eines Theiles der Sahara in ein Binnenmeer, der grossen Projecte transcontinentaler Bahnen in West-Afrika im Sudan und der vielen anderen, theilweise schon durchgearbeiteten Vorschläge, welche bestimmt sind, neue Wirthschaftsgebiete zu erschliessen und dadurch Production und Consumtion wieder auf eine breitere Basis zu stellen. Erinnern wir endlich an die in der jüngsten Zeit in allen grossen Staaten auftauchenden Probleme der Colonisation und Niederlassung auf den noch unbeachteten Inselgruppen im grossen Ocean, in Australasien und in anderen Theilen der Welt. Diese Thatsachen und die immer mehr organisirte Theilung der Arbeit zwischen den dünn besiedelten Ländern, welche Rohstoffe liefern und den dichtbevölkerten Industriestaaten, bieten uns Gewähr, dass für eine längere Fortdauer des Aufschwunges weder die Mittel noch die Ziele fehlen.

Anders aber stellt sich die Frage erstens, ob sich der Unternehmungsgeist innerhalb des Lebenskreises der abendländischen Welt auch thatsächlich derjenigen Aufgaben bemächtigen wird, deren Lösung einen wirthschaftlichen Erfolg verspricht, und zweitens, ob nicht die Gefahr vorliegt, dass neuerliche Rückschläge, Erschütterungen und Stagnationen eintreten. In der ersten Beziehung darf man sich nicht verhehlen, dass es mit der zunehmenden Intensität des Wirthschaftens und einer den Bedürfnissen oft voraneilenden Leichtigkeit und Massenhaftigkeit des Producirens immer schwieriger wird, die richtigen Bahnen zu finden, in welche Capitals- und Arbeitskräfte zu lenken sind. Das Streben nach raschem Gewinnen verleitet zum Aufsuchen solcher Engagements, welche nicht so sehr einem dauernden wirklichen Bedürfnisse entsprechen, als augenblicklichen Nutzen für den Unternehmer hoffen lassen. Nur wenige weiter absehende und grossartige Werke sind wirklich in Angriff genommen worden oder in Vorbereitung begriffen; zumeist aber ist das Vertrauen der Capitalisten, wie es scheint, noch unter dem Eindrucke der Krisis des Jahres 1873; man sieht dies an den Gründungen, Emissionen und Conversionen, welche vorwiegend kleinere, sich rasch abwickelnde Beschäftigungen des billigen flottanten Capitals bezwecken. Nur in Bezug auf die Verkehrseinrichtungen liegt in der enormen Entwickelung des Amerikanischen Eisenbahnnetzes und in der jede Voraussicht übertreffenden Schiffbau-Thätigkeit der Britischen Werften der Keim künftiger dauernder Stärkung von Production und Consumtion auf den Weltmärkten; alle übrigen Investitionen des Capitals tragen jedoch einen mehr oder weniger ephemeren Charakter an sich.

Was die zweite oben angeregte Frage betrifft, so blicken wir in die nächste Zukunft nicht mit so grossen Hoffnungen, wie in früheren Jahren. Zwar liegt kein Anhaltspunkt vor, um eigentliche Erschütterungen der Weltmärkte, ähnlich denjenigen von 1857 oder 1873 zu besorgen; die wirthschaftliche Lage ist

*) Aus dem kürzlich erschienenen Jahrgang 1881—82 der „Uebersichten der Weltwirthschaft" von Professor Dr. v. Neumann-Spallart.

von der damaligen wesentlich verschieden; es ist kein Zündstoff für den Ausbruch einer Krise angehäuft, sondern die Ausdehnung der Production entspricht mit wenigen Ausnahmen bisher noch der gleichzeitigen Zunahme der Bedürfnisse und sie vollzieht sich, was die Hauptsache bildet, bei so wesentlich reducirten Preisen, dass die Schichte der Bevölkerung, welche an der Consumtion theilnehmen kann, immer grösser wird. Es scheint also vorläufig noch ein ziemlicher Einklang in den primären Elementen vorzuherrschen. Dagegen ist ein weiteres rasches Fortschreiten in der seit 1880 eingeschlagenen Richtung nicht zu gewärtigen, sondern eher ein gewisser Stillstand, bestenfalls das Verharren auf dem im Jahre 1882 erreichten Höhepunkte als wahrscheinlich anzunehmen.

Schon in der zweiten Hälfte des Jahres 1882 hat sich in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Grossbritannien ein Rückgang der Geschäfte, eine gewisse Stagnation und eine Abnahme der Unternehmungslust klar gezeigt. Zwar äussert sich diese Erscheinung noch nicht in einer Verminderung der productiven Thätigkeit, wohl aber schon im Stillstande der Consumtion, in einer seit Ende 1882 und im ersten Quartal 1883 fühlbaren Beschränkung des Handels der westlichen Länder; es äussert sich in fortdauernder Senkung der Güterpreise, in der Abnahme der Credit-Transactionen, in der Vermehrung der Fallimente, auch auf dem Europäischen Continente in der geringen Summe der Emissionen; es äussert sich in der relativ schwächeren Rentabilität der Anlagepapiere, in der trotz niedriger Discontosätze häufig auftretenden Geldknappheit, in dem gänzlichen Darniederliegen der Geschäfte auf allen Europäischen Effectenbörsen, der ungeheueren Empfindlichkeit derselben gegen die geringfügigsten Einflüsse und in vielen anderen Symptomen.

Es ist also nach diesen Anzeichen zu erwarten, dass die nächste Zukunft keine grossen wirthschaftlichen Errungenschaften zu verzeichnen, sondern vollauf damit zu thun haben wird, die seit dem Jahre 1879 wunderbar rasch gewonnenen Resultate voll zu behaupten; wenn die wirthschaftende Menschheit einige Jahre auf dem Punkte stehen bleibt, welchen das Jahr 1882 markirt, d. h. wenn die Production, der Güterverkehr und die übrigen Factoren nur in demjenigen Masse zunehmen, wie es der jährliche normale Zuwachs der Bevölkerung erfordert, können wir dies als vollkommen befriedigend bezeichnen. Ueberschwängliche Gewinne und Entstehung neuer Vermögensmassen dürften in der nächsten Zeit nicht zu hoffen sein.

Der Grad der Prosperität und die concrete weitere Ausgestaltung dieser Dinge wird innerhalb des voraussichtlich bescheidenen Spielraumes, und wenn der politische Friede ungestört erhalten bleibt, von drei Bedingungen abhängen, deren Eintreten für die nächsten Jahre Niemand voraussagen kann:

1. Von den Ernten der Europäischen Staaten selbst, wobei aber nicht blos an Cerealien, sondern auch an die übrigen in Europa relativ immer wichtiger werdenden Naturproducte: Kartoffel, Wein, Obst, Zuckerrüben, Seide, Flachs u. s. w. gedacht werden muss. Die Güterwerthe, welche auf diesem Wege in einer relativ kurzen Zeit mit Hilfe eines mächtigen Capital- und Arbeitsaufwandes der Natur entnommen und der menschlichen Wirthschaft eingefügt werden, betragen nicht Millionen, sondern Milliarden von Mark . . . . . Der Ernteausfall beeinflusst nicht nur wesentlich die Handels- und Zahlungsbilanz wegen der damit zusammenhängenden gegenseitigen Ergänzungen und wegen der Veränderung der Kaufkraft, sondern die locale Vertheilung der Bodenproduction und der darauf unmittelbar beruhenden Industrien wird auch zum Anlass einer grösseren oder geringeren Beschäftigung der in den Verkehrsanstalten engagirten, ebenfalls nach Milliarden zählenden Capitalien.

2. Von der Entwickelung der öconomischen und politischen Verhältnisse in den Vereinigten Staaten namentlich unter dem Gesichtspunkte der künftigen Wendung der Handelspolitik. Wenn die Amerikanische Union, nachdem sich ihre Verkehrsadern ausreichend mit Geld gefüllt haben, die Rohstoff-Exporte in höheren Quoten durch Europäische Manufactur-Importe bezahlen lässt, als bisher, so muss dies, zumal wenn es dort mit günstigen Jahrgängen für die Production von Baumwolle, Tabak, Weizen und Mais zusammentrifft, in Europa augenblicklich die stärksten Impulse ausüben. Das Jahr 1879 hat uns zum ersten Male die Lebhaftigkeit dieser transatlantischen Einflüsse in ihrer ganzen Macht gezeigt. Die Vielfältigkeit der gegenseitigen Handelsbeziehungen und die Raschheit, mit welcher der Güteraustausch durch die heutigen Verkehrsmittel bewerkstelligt wird, schafft eben wesentlich neue Abhängigkeiten der Erdtheile.

3. Von der grösseren oder geringeren Naturproduction der Ostasiatischen Gebiete, welche durch ihre Bevölkerungsmassen, die wachsende Cultur und die commercielle Annäherung ein immer einflussreicheres Element des Europäischen Wohlstandes werden. Auch dieser Zusammenhang potenzirt sich in neuerer Zeit immerwährend. Der gesammte Aussenhandel Asiens ist von rund 4 Milliarden Mark des Jahres 1870 auf 5 Milliarden im Jahre 1880 gestiegen; von diesem Umsatz entfallen beiläufig 3½ Milliarden Mark auf den directen Europäisch-Asiatischen Güteraustausch, und davon wird mehr als die Hälfte auf dem raschesten Dampferweg durch den Suezcanal bewerkstelligt. Der fernste Orient ist Europa daher so sehr genähert, dass er ebenfalls directere Einflüsse auf unser Wirthschaftsleben ausübt, als man gemeiniglich annimmt.

So steht Europa demnach heute zweifellos auf dem Standpunkte, dass seine wirthschaftliche Lage vorwiegend ausserhalb seiner eigenen Continental-Grenzen, einerseits im fernen Westen jenseits des Atlantischen Oceans, andererseits im fernen Osten, im Britischen Colonialreich, in China und den übrigen Theilen der Orientalischen Welt bestimmt wird. Wir hängen von jenen und diesen überseeischen Gebieten ab, weil wir uns aus denselben mit billigen Lebensmitteln, Textilstoffen, mit Nahrungsmitteln des Massenbedarfes und mit den wichtigsten Genussgegenständen versorgen, sowie andererseits, weil wir dieselben als Abnehmer der Productions-Ueberschüsse der Europäischen Industrien unentbehrlich benöthigen. Dieses Verhältniss hat Jahrzehnte lang eine besonders greifbare Form zwischen Grossbritannien und Amerika angenommen; es ist jetzt generalisirt worden. Seitdem die Vereinigten Staaten selbst Grossindustrien geschaffen, seitdem sie überdies ihre Schulden grösstentheils getilgt haben, werden die Beziehungen zwischen der Bodenproduction derselben und allen continentalen Staaten Europas immer allgemeiner und England muss seine industrielle Suprematie durch die commercielle allmälig immer mehr zu ersetzen trachten. Desto wichtiger aber wird die Stellung, welche der ferne Orient in der Weltwirthschaft einnimmt. Mit steigender Intensität dient er dazu, die üppige Fülle seiner Naturerzeugnisse gegen die Leistungen Europäischer Arbeit und Europäischen Capitals einzutauschen. Dies geschieht bekanntlich theilweise durch den Ankauf Europäischer Industriewaaren mit Orientalischen Nahrungsmitteln, Reizmitteln, Droguen, Gespinnstpflanzen, Farbstoffen; theils indem die Abtragung, Tilgung und Verzinsung der im Oriente verliehenen Europäischen Capitalien durch Waarenzusendung erfolgt.

In jeder dieser Beziehungen ist also die wirthschaftliche Lage Europas nicht mehr eine aus den eigenen Kräften unseres Erdtheiles hervorgehende Thatsache, sondern sie ist von Aussen mitbedingt. Es werden gegenwärtig die mannigfachen Fluctuationen, unter denen Erzeugung und Verbrauch in Amerika und Asien sich ändern, wie Ebbe und Fluth an den Küsten Europas wahrnehmbar. Sie rufen hier Reflexerscheinungen hervor, deren Beobachtung eine unerlässliche Bedingung für das Verständniss der wirthschaftlichen und finanziellen Lage der Europäischen Staaten geworden ist und von denen auch die concrete Gestaltung der nächsten Zukunft zumeist bedingt ist.

Die Feierlichkeiten zur Einweihung der neuen technischen Hochschule in Charlottenburg.

1. Die Vorfeier.

Dieselbe nahm am 1. d. M. ihren Anfang mit einem von den Academikern veranstalteten Festzuge, mittelst welchen in festlicher Weise der Auszug aus der alten Heimstätte und der Einzug in den Ort der neuen Wirksamkeit unter Einweihung des neuen Banners der vereinigten Hochschule begangen wurde. Sammelplatz für die Festtheilnehmer waren die so ziemlich in der Mitte zwischen den beiden räumlich bisher getrennten Hochschulen, der Gewerbeacademie und der Bauacademie, gelegenen Plätze: der Schlossplatz und der Lustgarten. In früher Stunde begann hier die Auffahrt der Wagen, die Ankunft der Berittenen und binnen kurzer Frist hatte sich zu beiden Seiten des Königsschlosses eine überaus stattliche Wagenburg gebildet. Ein prächtig klarer Himmel trug sein gut Theil zur Erhöhung der Stimmung bei; lustig flatterten die Fahnen der Verbindungen, glänzten die reichgestickten Banner der Vereine, zu deren jetzigen Mitgliedern sich zahlreiche, zum Theil aus weiter Ferne hierher geeilte ältere Herren gesellten. Ueberaus stattlich nahm sich die grosse Zahl der Chargirten aus. Kurz nach elf Uhr, — die Schutzmannschaft hatte bereits die Sperrung der Strassenzüge veranlasst und alle Massregeln getroffen, um die nach vielen Tausenden zählende Zuschauermenge, die Plätze und Strassen einsäumten, in Schranken zu halten, — begaben sich der Ausschuss und die Corporationen der technischen Hochschule auf den Schinkelplatz, um hier zum Abschied vor dem Denkmal des grossen Meisters der Baukunst Kränze niederzulegen. In seinen Abschiedsworten gedachte der Redner dankbar alles dessen, was die Academiker der Stadt Berlin verdanken und wozu sie ihnen die Anregung gegeben und gelobte, auch an der neuen Stätte die alten Lehren in Ehren zu halten. Nach dieser kurzen Feier setzte sich der imposante Festzug in Bewegung. Die Spitze desselben bildete ein in mittelalterliche Kostüme gekleidetes Musikcorps, das auf einer von Altdeutsch angeschirrten Pferden gezogenen Tribüne sich befand. Diese Tribüne selbst zeigte in hellen Farbentönen die Embleme der Gewerbe- und der Bauacademie, sowie die Wappen der Städte Berlin und Charlottenburg. Dem Orchester folgten, umgeben von berittenen Chargirten, die Banner der beiden nun vereinigten Academien. Dann folgte der Zug, den der Verein „Hütte" eröffnete, ihm schloss sich der

ebenfalls zahlreich vertretene Verein „Motiv“ an; die anderen Vereine und Verbindungen folgten nach der Anciennetät — im Ganzen zählten wir vierhundert Wagen in dem Zuge. Mit hellem Jubel wurde Seitens der Mitglieder des Zuges das neue Gebäude der technischen Hochschule begrüsst, das im vollen Glanze der Mittagssonne, umgeben von den im Herbstschmuck prangenden alten Baumriesen des Thiergartens und geschmückt mit den zur Feier angebrachten Bannern, Fahnen und Wappenschildern, einen ganz prächtigen Anblick bot.

Nun fuhr man in das festlich mit Flaggen und Fahnen geschmückte Charlottenburg, das so der Freude darüber Ausdruck gab, die Stätte der neuen Academie geworden zu sein. Schon waren die ersten Wagen vor dem an der Wasserseite befindlichen Portal der Flora angelangt, als die letzten noch kaum den „Grossen Stern“ passirt hatten. Von Chargirten wurden die Ankommenden begrüsst, denen auch beim Eintritt in den Kaisersaal des Etablissements je ein Exemplar der bei dem Festact zum Vortrag kommenden Lieder eingehändigt wurde. Die von Lorbeerbäumen umgebene, mit Lorbeer bekränzte Colossalbüste des Kaisers schmückte die eine Schmalseite des Saales, während auf der einen Breitseite, überragt von einem Colossalbilde, das in allegorischer Darstellung die Technik zeigte, und umgeben von prächtigen Palmenarrangements, das neue, von weissem Linnen noch verhüllte Banner aufgestellt war. Nach und nach füllte sich der schöne Raum in allen seinen Theilen; die Balkone und Gallerien mit den zum Festacte geladenen Damen. Die Feier der Weihe begann damit, dass in weitem Halbkreise vor dem neuen Banner die Chargirten mit blanken Schlägern und den Verbindungsfahnen Aufstellung nahmen, während zu beiden Seiten die alten Banner der Gewerbeacademie und der Bauacademie ihren Platz gefunden hatten. Nach einleitendem Spiel des Orchesters hielt Herr stud. arch. Th. Müller, Mitglied des Ausschusses, die Festrede. Derselbe entwickelte in grossen Zügen die Geschichte der beiden jetzt vereinigten Institute, von denen das eine als Bauschule, das andere als Gewerbeinstitut begründet worden, sich nach und nach zu immer bedeutenderen Stätten des Wissens und Könnens entwickelt und endlich, nachdem ihnen das Recht der Lehr- und Lernfreiheit gewährleistet worden, sich emporgeschwungen hätten zu jener Bedeutung, die sie jetzt einnehmen. Professor Lucae war der erste, der an die geistige und räumliche Verschmelzung der beiden Institute dachte, dahingehende Vorschläge machte und Vorarbeiten anfertigte, bis im Jahre 1879 diese Vereinigung beschlossen wurde. Am morgigen Tage nun, an dem die gemeinsame Hochschule eingeweiht werden solle, vollziehe sich thatsächlich diese Verschmelzung, während die Zwischenzeit dazu benutzt worden sei etwaige zwischen den Angehörigen beider Academien bestehende Gegensätze auszugleichen. Eine neue Epoche beginne für die technische Wissenschaft mit dem morgigen Tage, vereint seien ihre gesammten Jünger von nun an, und um diese Einigung auch äusserlich zu kennzeichnen, hätten sie sich ein Banner fertigen lassen, um das sie sich schaaren wollen in guten und trüben Zeiten. — Damit wurde das in den Farben der technischen Hochschule blau, gelb und weiss reich und geschmackvoll ausgeführte Banner enthüllt, begrüsst von Trompetengeschmetter und dem lauten Jubel aller Anwesenden. Vom Orchester begleitet sang nun ein Männerchor die Festhymne, nach welcher an Stelle des verhinderten Rectors Professor Dr. Hauck, der Prorector der technischen Hochschule, Professor Dr. Kühn im Namen des Lehrercollegiums den Academikern die herzlichsten Wünsche zu dem feierlichen Acte, der eben vollzogen, aussprach. — Ein imposanter Fackelzug, der Seitens der gesammten Academiker dem zeitigen Rector der technischen Hochschule, Herrn Professor Dr. Hauck, gebracht wurde, beendigte Abends die für den ersten Tag anberaumten Festlichkeiten.

II. Der Festact.*)

Der mächtige neue Palast, welcher auf dem Hippodrom zu Charlottenburg für die technische Hochschule in einer Bauzeit von sechs Jahren und mit einem Kostenaufwand von fast 7000000 ℳ errichtet ist, wurde am Sonntag Mittag mit alle dem Glanze eingeweiht, den nur die Anwesenheit unseres Kaisers einem Feste zu geben vermag. Waren sich doch Alle darüber einig, dass wir auch den wunderherrlichen sonnigen Herbsttag unter dem Zeichen des Kaiserwetters zu verzeichnen haben.

Von 12 Uhr an rollten unabsehbare Reihen von Wagen die Charlottenburger Chaussee entlang, deren mächtige Laubmassen mit tiefgoldiger Tönung sich in vollster Pracht entfalteten. Tausende von fröhlichen Spaziergängern säumten die Wege und verdichteten sich näher dem Gebäude zu festen Colonnen. Der Vorplatz des Palastes selbst war mit Laubmassen von edlem Grün geschmückt, aus dem sich vier reichverzierte Fahnenständer mit hochwehenden Wimpeln heraushoben, die Auffahrt war zu beiden Seiten mit kleineren Fahnenstangen und Kranzgewinden decorirt.

Für die eigentliche Festfeier war der den Mittelbau des prachtvollen Monumentalgebäudes einnehmende grosse glasbedeckte Lichthof hergerichtet, welcher, ähnlich wie im Berliner Kunstgewerbe-Museum, den glänzenden Mittelpunkt des Gebäudes bildet. Offene Säulengänge (Gallerien), welche ihn in drei Stockwerken umgeben, und zu welchen man mittelst geschmackvoller Treppenaufgänge gelangt, bieten Raum für ein sehr grosses Auditorium. Verständiger Weise hatte man von allem besonderen Schmuck dieser Festhalle abgesehen, da das künstlerisch so reich ausgestattete Gebäude selber vorgeführt werden sollte. Nur in den Ecken und in den Logen über dem Kaiserlichen Sitze war etwas Pflanzenschmuck angebracht. Für den Hof war eine Erhöhung errichtet, in üblicher Weise mit rothem Stoff belegt, in deren Mitte der Thronsessel stand.

Gegen 1 Uhr war der mächtige Raum bereits in allen seinen Theilen von den geladenen Gästen angefüllt. Studenten im vollen Wichs empfingen an der Halle und hatten jeden Kreuzungspunkt besetzt und so gelangte man, in freundlichster Weise von einem Rappier dem andern übergeben, an die angewiesenen Plätze. Auch auf den Treppen zu den Gallerien, auf welchen sich der stattlichste Damenflor eingefunden hatte, waltete eine bebänderte Schaar frischer junger Techniker mit voller Hingebung der gebotenen Ritterdienste. So vollzog sich die nicht leichte Einordnung der nach Tausenden zählenden Versammlung ohne jede Störung. Eine glänzende Versammlung. Zur rechten des Thronsitzes in Querreihen die Diplomatie, Botschafter und Gesandten beim Deutschen Reich, selbst von Japan und China her, in farbenreicher Erscheinung, zur Linken des Thronsitzes in gleicher Weise die sämmtlichen Staatsminister, die Unterstaats-Secretäre, die höchsten Räthe, vor Allen vollständig das Cultusministerium, zu dessen Verwaltung die Hochschule gehört; dem Throne gegenüber in langen Reihen Bürgermeister und Deputationen der Stadtverordneten von Berlin und Charlottenburg, die Vertreter aller wissenschaftlichen und und künstlerischen Institute, zum Theil aus weiter Ferne hergelangt, Allen voran der Rector der Universität in rothem Sammetmantel, umgeben von seinen Decanen, die Präsidenten und Secretäre der Academien, die Directoren der Museen und Kunstschulen, Alles wohlbekannte Persönlichkeiten, ein seltenes Aufgebot von Kunst und Gelehrsamkeit. Und dieses würdige Bild wurde auf das Lustigste eingerahmt von den flott aufgeputzten Chargirten der studentischen Corporationen, die ihren Fahnenwald als festlichen Hintergrund aufgepflanzt hatten.

Auf der ersten Gallerie waren drei Seiten von den Damen des Lehrerkörpers und den Bevorzugtesten unter den Gästen eingenommen, auf der vierten Seite schwirrte es von dem jugendlichen Volke der musikalischen Hochschule, welche dem Feste die künstlerische Weihe verleihen sollte. Die Akustik des Raumes hatte sich aber als so übermächtig erwiesen, dass es Professor Joachim, der selbst seine Schaaren leitete, nöthig erschien, die Klangmassen aus der anstossenden Aula heraus erschallen zu lassen. So verschwanden denn — nur zu schnell für die bewundernden Augen der Studenten — alle die lachenden Lockenköpfe auf ein gegebenes Zeichen.

Gegen 1½ Uhr erschienen einzelne Mitglieder des Hofstaates, Kammerherren, Adjutanten; die Mitglieder des Senats und der Lehrerschaft erwarteten im vorderen Vestibul die Ankunft des Kaisers, jede anrollende Hofequipage theilte ihre Schwingungen elektrisch der harrenden Versammlung mit, um 1¾ Uhr lebhafteste Bewegung, Alles rauscht von den Sitzen empor, die Chargirten recken sich, die Schläger steigen kerzengerade in die Luft die Thüren springen auf, lautloses Schweigen, der Kaiser tritt ein, huldvoll nach allen Seiten sich neigend, hinter ihm der Kronprinz mit der Prinzessin Wilhelm, dann Prinz Wilhelm mit der Erbprinzessin Charlotte. Der Kaiser, der die Uniform des zweiten Garderegiments trägt, nimmt auf dem Thronsessel Platz, zur Rechten die Prinzess Wilhelm, zur Linken Prinzess Charlotte, neben der Prinzess Wilhelm sitzt der Kronprinz, dann Prinz Wilhelm, beide in der Uniform des ersten Garderegiments, und Prinz August von Württemberg.

Rector und Senat, welche den Kaiser hineingeleiteten, stellen sich dem Hofe gegenüber auf, die Musik fällt ein, die mächtigen Tonwellen eines Chores von Johann Sebastian Bach erfüllen weihevoll den Raum. Sobald sie verklungen, begann der Minister von Gossler mit volltönender überall hin vernehmbarer Stimme und jener scharfen Gliederung des Tones, die nur ein Meister im Sprechen besitzt. Nachdem er zunächst darauf hingewiesen, wie dem neuen Unterrichtsgebäude durch das Erscheinen Sr. Majestät erst die rechte, die höchste Weihe gegeben sei und den huldvollen Gruss der Kaiserin mitgetheilt, schildert er in knappen Zügen die Entstehung der Hochschule, wie sie 1817 begonnen hat mit jener kleinen Gewerbeschule in der Klosterstrasse und der kleinen Bauschule, die zunächst nur eine Abzweigung der Kunstacademie war. Aber beide Lehranstalten gehören zu jenen Werken, welche aus der grossen patriotischen Erhebung des Vaterlandes erwachsen sind, um geistig einzubringen, was materiell verloren war, beide wurden durch Friedrich Wilhelm III. sorgsam gepflegt und so hat unseres Kaisers Majestät die Pflege dieser Hochschule als ein erhabenes Vermächtniss seines Vaters übernommen. Gewaltige Umgestaltungen der Technik haben das Lehrmaterial in ungeahnter Weise anschwellen lassen, immer höher musste das endliche Ziel und damit auch die Vorbildung für die Eintreten-

*) Nach einem Originalbericht der „National-Zeitung“.

den gesteckt werden, so erwuchs die academische Form, welche durch den neuen Palast ihre würdige Fassung erhalten hat. Mit festen Zügen präcisirte die Rede des Ministers die Stellung des neuen Instituts in der Wissenschaft und Praxis; er gedachte der lebhaften Theilnahme, welche seine Entwickelung in allen Theilen des Vaterlandes gefunden, und theilte eine Reihe von Auszeichnungen mit, welche bei dieser Gelegenheit ertheilt worden sind; der Rector Professor Dr. Hauck ist zum Geheimen Regierungsrath, Baurath Raschdorf, unter dessen Leitung der Bau vollendet worden ist*), zum Geheimen Baurath ernannt worden, die leitenden Architecten und hervorragenden Lehrer und Beamte Professor Dr. Paalzow, Professor Dr. Vogel, Baurath Stüve, Bauinspector Koch u. A. haben den rothen Adlerorden erhalten. Zu den Füssen des Standbildes**) Friedrich Wilhelm III., des Begründers des technischen Unterrichtswesens in Preussen, in Gegenwart des Kaisers übergab der Minister das Haus seiner neuen Bestimmung.

Der Rector Professor Dr. Hauck übernahm im Namen von Rector und Senat das grosse Denkmal Kaiserlicher Munificenz, er gedachte vor Allem der Pflichten, die dem Lehrkörper des neuen Instituts erwachsen, er gedachte des harmonischen Schmuckes der Kunst, welche veredelnd alle Räume erfüllt, und anknüpfend an die bronzenen Bildwerke der Sphinxe, die am Eingang des Festsaals lagern, citirte er die Worte aus der classischen Walpurgisnacht:

Wie leicht ich mich hierher gewöhne
Denn ich verstehe Mann für Mann.

Die Kunstwerke aber antworten aus dem Munde der Sphinxen:

Wir hauchen unsere Geistertöne
Und ihr verkörpert sie alsdann.

Die Rede des Rectors schloss mit dem Hoch auf den Kaiser, das begeistert brausend sich fortpflanzte und unter dem Weben der Banner und den vollen Klängen der Posaunen dreimal mächtig wiederhallte.

Schon hatten die Töne der Königshymne eingesetzt, als der Kaiser selber sich erhob und mit einer weithin vernehmbaren Stimme, die selbst durch die, seine ersten Worte noch begleitenden Tacte der Hymne nicht gedeckt wurde, das Folgende sprach:

„Es gereicht Mir zur freudigen Genugthuung, diesen herrlichen Bau vollendet und seiner Bestimmung übergeben zu sehen. Ich hoffe, dass dem herrlichen Schmuck, welcher dem Bau im Innern wie im Aeussern zu Theil geworden ist, das geistige Leben entsprechen wird, welches sich in demselben entwickeln soll. Die Ziele, welche die Anstalt zu erreichen hat, sind heute klar dargelegt worden; möchte sie denn allezeit ihre Aufgabe ruhmvoll lösen und den Rang unter den Hochschulen behaupten, der ihr gebührt. Ich spreche allen Denen Meinen Dank aus, welche das Werk begonnen und bis hierher geführt haben. Möchte der Geist, von dem die Schulen, aus denen die technische Hochschule hervorgegangen, bisher getragen waren, erhalten bleiben und seine segensreiche Wirksamkeit jetzt in der Hochschule fortgeführt werden".

Der Kaiser, welcher schon beim Eingange in das Gebäude den Senat und auch die Vertreter der Studentenschaft freundlichst begrüsst hatte, liess sich nach Schluss der Reden die Bauleitung vorstellen, unter deren Führung er die Treppen zu der im ersten Stockwerk über dem Haupteingang liegenden, mächtigen Aula emporstieg, gefolgt von dem Hofe, den Ministern und der Diplomatie. In der Aula, an deren Mittelwand das Standbild unseres Kaisers, des Erbauers dieses Palastes der Wissenschaft, seine Stelle gefunden hat,†) wurde zunächst der bildnerische Schmuck besichtigt und die Festschrift entgegengenommen. Dann fand die Vorstellung der Lehrerschaft statt, bei welcher der Kaiser jeden Einzelnen vortreten und seinen Namen nennen liess, mit huldvollem Erinnern die ihm schon Bekannten begrüssend. Auf den Gängen und den prachtvollen Treppen war während der Zeit vom Hofe und den Gallerien Alles zusammengeströmt, um Kaiser und Kronprinz noch beim Heraustreten wieder zu begrüssen, und so schloss denn das Fest, wie es begann, mit hingebender freudiger Begeisterung für das schöne Werk und seinen erhabenen Beschützer.

Der zweite Theil des Festes hatte mehr einen intimen Charakter für den Lehrerkörper der Hochschule. Die Lehrerschaft hatte sich bereits vor 1 Uhr im Senatssaale versammelt und hatte die Grüsse der Deputationen entgegengenommen, die von Aachen, Braunschweig, Darmstadt, Hannover, Karlsruhe, Stuttgart, Riga, Wien gekommen waren. Prof. Wüllner von Aachen hatte im Namen der Deutschen technischen Hochschulen, Prof. Hauff aus Wien für die fremden Schulen gesprochen. Darauf war der Lehrerkörper in einem stattlichen Zuge von fast 150 Männern, darunter eine grosse Zahl hochberühmter Meister, in der Halle erschienen und trat nun nach Schluss des ersten Theiles in die Aula, welche in grösster Eile von den Musikpulten geräumt wurde.

Die Festtafel.

Der Einweihung des Neubaues schloss sich um 4 Uhr ein officielles Festessen an, welches im grossen Saale des Zoologischen Gartens abgehalten wurde. Die übliche Decoration; die hintere Nische, in welcher die Musik Aufstellung genommen, verkleidet mit einer grünen Wand, von der sich die Büste des Kaisers abhob. Quertafel mit den Spitzen der Behörden, in Mitte der Cultusminister v. Gossler und Handelsminister v. Boetticher, der Rector der Universität Dernburg, der Oberbürgermeister von Berlin v. Forckenbeck, Bürgermeister Fritsch von Charlottenburg, Unterstaatssecretär Lucanus, Ministerialdirector Greiff, Geh. Rath Wehrenpfennig, der Decernent für die Hochschule, ihnen zunächst der Präsident der Kunstacademie Carl Becker und der Director Anton v. Werner, Adolf Menzel, die Mehrzahl der bekannteren Architecten, die fremden Deputationen, der Lehrerkörper, mehrere Hundert distinguirter Festtheilnehmer, denen sich als farbenreiche Ergänzung noch ein Kranz von Studirenden in vollem Wichs anschloss, letztere, sowie die Ehrengäste, auf Einladung der Hochschule.

Die lange Reihe der officiellen Toaste eröffnete der Handelsminister von Bötticher mit dem Hoch auf den Kaiser, ihm folgte der Rector Professor Hauck mit dem sehr sympathisch aufgenommenen Hoch auf den Cultusminister, der die Interessen der neuen Hochschule mit besonderer Hingebung gepflegt habe. Der Minister v. Gossler feierte in energischem Hinweis auf die Bedeutung des heutigen Tages die technische Hochschule, der Prorector Professor Kühn brachte sein Hoch den Gästen, für dieses dankte der Rector der Universität Professor Dernburg in einer begeistert aufgenommenen Rede, in welcher er auf das Zusammenwirken der praktischen Arbeit mit der Wissenschaft hinwies und betonte, wie sich die Stellung der Deutschen Arbeit zum Auslande, besonders zu England, siegreich verschoben habe. Professor Launhart von Hannover trank auf das Zusammengehen von Kunst und Wissenschaft. Professor Eck aus Stuttgart feierte mit gutem Recht den zeitigen Rector der Berliner technischen Hochschule, der als alter Schwabe den Württembergern noch besonders sympathisch sei. Professor Schlichting von Berlin sprach den Architecten und Bauleitern den Dank der Lehrerschaft aus, Professor Vogel von Berlin brachte seinen Gruss der alten Heimath Berlin, und der Oberbürgermeister von Forckenbeck, der noch einmal in der stark tosenden Brandung die Aufmerksamkeit zu fesseln wusste, gab zu verstehen, dass die Auswanderung in eine fremde Stadt doch nicht gar zu wörtlich zu nehmen sei und liess, mit diplomatischer Begrenzung jeder etwaigen Zusicherung, annehmen, dass eine Wiedervereinigung mit Berlin im Bereich der Hoffnung liege. Bürgermeister Fritsch von Charlottenburg verkündete die Stiftung eines Stipendiums, Studiosus Müller dankte. Noch verschiedentlich erbrausten Hochrufe, bis gegen 8 Uhr die Stunde kam, in welcher der grössere Theil der Gäste nun noch zum dritten Theile des Festes, dem Commers in der Flora aufbrach. Munter voran die Studiosen, welche am Sonnabend bereits einmal zu Wagen zur Flora gezogen waren, dort Bannerweihe abgehalten hatten, dann zur Stadt zurückgekehrt waren und am Abend noch einmal zu Fuss mit Fackeln bis zum Ende von Charlottenburg gegangen waren, und welche nach den dreifachen Strapazen des Sonntags sich am Montag durch noch zwei oder drei Feste zu erholen hoffen. Bene meriti de republica!

---

*) Die Pläne für den Bau, deren Grundzüge massgebend geblieben sind, wurden im Jahre 1877 vom damaligen Director der Bauacademie Lucae entworfen; demselben war auch die baukünstlerische Leitung übergeben, während die technische Ausführung und geschäftliche Leitung in den Händen des Bauraths Stüve und seines Assistenten, des Bauinspectors Koch, ruhte, welche beide bis zur Beendigung des Baues an demselben thätig waren. An Stelle des bereits im Jahre 1878 verstorbenen Director Lucae trat dann Hitzig, welchem der Grundplan erhebliche Verbesserungen verdankt; als dann auch Hitzig im October 1881 verstarb, übernahm Raschdorf die baukünstlerische Leitung des Werks.

**) Dieses Standbild, welches viele Jahre die Mitte des Kuppelraums im alten Museum einnahm, stellt den König in der Tracht eines Römischen Imperators dar; dasselbe ist nach dem Urtheil Lessings „ein vollendetes Meisterwerk", ausgeführt von der alten Giesshütte des Gewerbehauses.

†) Das Standbild ist in voller Lebensgrösse von Hundrieser modellirt und bestimmt, in Bronceguss ausgeführt zu werden. Zu beiden Seiten haben die marmornen Gedenktafeln Platz gefunden, auf denen die Namen der Studenten verzeichnet sind, die im Kriege mit Frankreich den Heldentod starben.

Eine Beschreibung der Aula und des ganzen Baues der technischen Hochschule behalten wir uns vor.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Sitzung am 14. October 1884.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Geh. Baurath Jungnickel.

Der Schriftführer verliest ein Referat des inzwischen nach Buckau bei Magdeburg versetzten Mitgliedes, Herrn Eisenbahn-Maschineninspector Stösger: über Mittel und Vorkehrungen, die Gefahren zu verhüten, welche im

Betriebe brechende Radreifen verursachen können. Herr Ingenieur Pohl in Oberhausen hat dem Verein einen dieses Thema behandelnden Aufsatz übersandt, in welchem derselbe zunächst als Ursache der Radreifenbrüche bezeichnet: Materialfehler, geschwächten Querschnitt, innere Spannungen, welche von der Erzeugung herrühren, Spannungen, welche durch das Aufschrumpfen entstehen, äussere Einflüsse wie Kälte, Stösse u. s. w. Wie bedeutend die durch das Aufschrumpfen der Radreifen auf die Radgestelle entstehenden Spannungen sind, hat Herr Eisenbahndirector Spörer durch Versuche in der Werkstätte zu Witten nachgewiesen. Danach ergab sich die Spannung in maximo bei einem 1 168 mm im Durchmesser grossen Locomotivrad zu 17,1 kg pro qmm und in minimo bei einem 856 mm im Durchmesser grossen Wagenrad zu 9,3 kg. Die seit Jahren angestellten Bemühungen, eine Radreifenbefestigung herzustellen, welche das Abfliegen der zerbrochenen Reifenstücke verhindern soll, sind nach Herrn Pohl's Ansicht als erfolglos zu betrachten. Hierbei hat Herr Pohl die Befestigungsweise vermittelst Klammerringe, System Mansell, nicht beachtet; diese gewährt nach Erfahrungen auf der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn vollkommene Sicherheit. Nach diesen Erfahrungen ist es schwer zu erklären, weshalb diese Befestigungsweise noch nicht grössere Verbreitung gefunden hat; vermuthlich haben darauf die Kosten eingewirkt und die Umständlichkeit, die Befestigung mit Klammerringen bei den vielen vorhandenen und für andere Befestigungsarten eingerichteten Speichenradgestelle anzubringen. Nach den Erfahrungen auf der Anhaltischen Bahn treffen diese vermeintlichen Nachtheile nicht ganz zu. Die Kosten der Befestigung eines Reifens mittelst Klammerringe stellen sich bei der Neubeschaffung des Reifens einschliesslich der Klammerringe auf etwa 93 ℳ; bei der Befestigung durch Sprengringe bei den gleichen Voraussetzungen auf etwa 71 ℳ, die Kosten bei Ersatz eines Reifens unter Benutzung der vorhandenen Klammerringe auf etwa 65 ℳ und in gleichem Falle bei der Befestigung durch Sprengringe auf 67 ℳ. Beim Ersatz von Reifen, wenn die Klammerringe schon vorhanden sind, stellen sich die Kosten also um ein Geringes niedriger als bei Sprengringen. Der höhere Preis bei Neubeschaffung der Klammerringe wird aufgewogen durch die grössere Sicherheit der Befestigung. Herr Pohl bezeichnet das Verfahren zur Prüfung von Radreifen, wobei nur einzelne Reifen aus einer Lieferung geprobt werden, als ungenügend.

Die einzige Eisenbahnverwaltung, welche jeden einzelnen Reifen einer Prüfung unterzieht, ist die Französische Westbahn; dieselbe hat hierdurch die Fälle der im Dienst eingetretenen Reifenbrüche um 95 pCt. gegen früher vermindert. Herr Pohl hat nun ein neues Prüfungsverfahren angeregt, wobei jeder einzelne Reifen einer Probe unterworfen wird, durch welche derselbe in gleicher Weise wie im Betriebe, jedoch in erhöhtem Masse beansprucht wird. Diese Vorrichtung besteht in vier rechtwinklig zu einander angeordneten, aus einem Stück Stahlguss hergestellten Kolben und vier sie umgebenden Cylindern, welche zusammen vier hydraulische Pressen bilden, bei welchen die Kolben feststehen und die Cylinder sich bewegen. Durch die durchbohrten Kolben tritt das Druckwasser (bis 1 000 Atmosphären Druck) in die Cylinder und presst diese nach aussen, wodurch diese die umgelegten Reifen ausdehnen. Die Reifen sind mittelst Passstücken aufgelegt und werden je nach dem Material mit 25 bis 35 kg pro Quadratmillimeter gepresst; während dessen werden dem Reifen mehrere kräftige Hammerschläge an verschiedenen Stellen des Umfangs ertheilt. Dieses Prüfungsverfahren erscheint sehr angemessen und es dürfte nur erübrigen, an der Vorrichtung noch eine Sicherung gegen das Abspringen der Reifenstücke bei den Proben, etwa durch einen hinreichend starken eisernen Mantel, anzubringen.

Herr Regierungs-Baumeister Bassel spricht über Rutschungen auf den Sicilianischen Eisenbahnen. Die Eisenbahnlinien Siciliens haben sämmtlich eine Wasserscheide zu überschreiten und steigen behufs Vermeidung eines langen Scheiteltunnels meist im Anschnitt an den Thalhängen hinauf; da letztere aus den denkbar ungünstigsten Bodenstoffen bestehen (Mergel, der mit feinen Sand- und Thonadern durchsetzt ist), so sind bedeutende Rutschungen an dem Bahnkörper vorgekommen. Bei den deshalb nothwendigen Arbeiten zur Sicherung der Bahnanlagen erwiesen sich Mörtel-Stützmauern als unzureichend, weil sie trotz der Anlage von Sickercanälen den Wasserabzug behinderten. Man suchte vielmehr einen Theil des aufgeweichten Materials durch Drains und Gräben trocken zu legen und so als Stützmauern gegen den Schub des nachfolgenden weichen Bodens zu verwenden. Fanden sich die Wasseradern in 12 bis 15 m Tiefe oder musste die Drainage unter einem bereits fertigen Damme ausgeführt werden, so teufte man Schächte (bis zu 23 m Tiefe) ab und verband dieselben durch Stollen. Der Preis der offenen Drains betrug bei einer mittleren Tiefe von 6,5 m für 1 m Länge 125 ℳ, der der Stollen bei einer mittleren Tiefe von 10 m 176 ℳ. Die Kosten für 1 m Drain und für 1 m Tiefe derselben betrugen bei offener Lage durchschnittlich 17,13 ℳ, bei Stollenentwässerung 14,01 ℳ. Um die schädliche Wirkung der Wildbäche zu beschränken, hat man mit gutem Erfolge zum Theil das Bett derselben massiv aus Beton hergestellt und, um die lebendige Kraft des Wassers zu schwächen, stufenförmige Absätze angeordnet, deren jeder, um die Wirkung des fallenden Wassers auf das Mauerwerk zu vermindern, mit einem Fallkessel versehen ist. Die Gesammtkosten der Wiederherstellungsarbeiten haben 3 Millionen Mark betragen. Von besonderen Fällen sind zu erwähnen die Station Castrogiovanni, welche an drei Stellen in Bewegung gekommen und nur durch ausgedehnte Entwässerungen und Regelung der Bäche zur Ruhe gebracht werden konnte und mehrere Dämme sowie ein Abhang auf der Linie Bellota-Catania-Licata. An der letztgenannten Stelle bestanden die Böschungen des Einschnittes aus gelblich seifenartigem Mergel; dieselben stürzten ein, die an ihrer Stelle ausgeführten Futtermauern gleichfalls; hier entschloss man sich, in den Einschnitt eine Tunnelröhre von 100 m Länge als Tagebau auszuführen und dieselbe zu verschütten. Nichtsdestoweniger war der Druck so stark, dass die Voreinschnitte und selbst der Tunnel dauernd gefährdet erschienen. Man führte daher auf der Bergseite des Tunnels in 45 m Entfernung eine Längsentwässerung aus durch Herstellung eines tiefen Drains und brachte dann erst den Boden zur Ruhe.

Herr Regierungs- und Baurath Dr. zur Nieden legte ein Stück einer im Uebrigen durchaus gesunden hölzernen Eisenbahnschwelle vor, welche auf der Eisenbahnstrecke Berlin-Halle von einem etwa 3 cm starken Rundeisen durchbohrt vorgefunden worden ist, ohne dass hierdurch die Entgleisung eines Zuges herbeigeführt wurde. Nach den näher untersuchten Umständen sei nicht anzunehmen, dass hier eine Böswilligkeit vorliege; das Rundeisen gehöre anscheinend den Theilen des Bremsgehänges eines Güterwagens an und der Vorgang sei nur dadurch zu erklären, dass das Bremsgehänge gebrochen und der Zug vermöge seiner gewaltigen lebendigen Kraft das abgebrochene Eisenstück durch die Schwelle hindurchgetrieben habe; nur dem Umstand, dass das Eisenstück gleichzeitig auch an dem anderen Ende abgebrochen sei und sich ganz von dem Wagen getrennt habe, sei es zuzuschreiben, dass eine Entgleisung des betreffenden Güterzuges nicht erfolgt ist. Der Wagen, an welchem der Defect vorgekommen, hat, da die Meldung zu spät erfolgte, nicht mehr ermittelt werden können.

In der an diesen aussergewöhnlichen Vorfall sich anknüpfenden Debatte, an welcher sich die Herren Geh. Regierungsrath Grapow, Geh. Baurath Stambke, Oberst Golz und der Vorsitzende betheiligten, wurde der Ansicht Ausdruck gegeben, dass die von Herrn zur Nieden vermuthete Veranlassung, so unwahrscheinlich sie an sich erscheine, doch unter den obwaltenden Umständen zutreffend sein müsse.

Herr Eisenbahn-Bauinspector Claus macht im Anschluss an den in der Mai-Versammlung vorigen Jahres gehaltenen Vortrag über das Blythe'sche Imprägnirungsverfahren und die Verwendung des Buchenholzes zu Eisenbahnschwellen Mittheilung von zwei an den Vorstand gelangten Schreiben des Herrn Ingenieur Seidl der Buschtêhrader Bahn, welche denselben Gegenstand betreffen. Herr Seidl kommt darin zu demselben Schluss wie Herr Claus, dass das Blythe'sche Imprägnirungsverfahren für Eisenbahnschwellen nicht empfehlenswerth sei und spricht ferner die Ansicht aus, dass bei dem Holzreichthum Oesterreich-Ungarns die Verwendung des eisernen Oberbaus auf die Eisenbahnen dieses Landes weder den Interessen der Eisenbahnen noch denen der allgemeinen Volkswirthschaft entspreche; es müsse nur darauf gehalten werden, dass das Holz für die Verwendung zu Bahnschwellen wirksam imprägnirt werde.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wird Herr Sachse, Director im Reichspostamt, als einheimisches ordentliches Mitglied des Vereins aufgenommen.

Ueber das Rangiren mit Locomotiven und mit Pferden

sind auf dem zum Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin gehörigen Bahnhof Mochbern bei Breslau vergleichende Versuche angestellt worden, deren Ergebnisse ein allgemeineres Interesse beanspruchen dürfen. Der Bahnhof Mochbern, dessen Ausbildung zu seinem jetzigen Hauptzweck als Rangirstation durch den Verkehrsaufschwung der siebziger Jahre veranlasst wurde, hat die Bestimmung, die von Oberschlesien kommenden Güter- und Kohlenzüge bei ihrem Eintritt in den Directionsbezirk Berlin sowohl hinsichtlich der beiden Hauptrichtungen Berlin und Sachsen (neuerdings auch Halle a/S.), als auch nach dem Localbedarf der Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Bahn zu ordnen. Das im Jahre 1878 ausgebaute, mit den Hauptgleisen parallel laufende Rangirgleis-System bestand zunächst aus 10 Gleisen von 700 bis 200 m nutzbarer Länge, welche sämmtlich von beiden Seiten aus durch Weichenstrassen auf kürzestem Wege zugänglich sind und westlich in ein mit 1 : 100 ansteigenden Ablaufgleis, östlich in ein Ausziehgleis auslaufen. Schon während des Baues trat das Bedürfniss der Vermehrung der Gleise hervor und es wurde im Anschluss an das westliche Ablaufgleis eine zweite Gruppe von 9 Gleisen angelegt, von denen 5 todte Gleise sind, während die übrigen 4 mit dem östlichen Ausziehgleis und den Hauptgleisen

in Verbindung stehen. Zur Erleichterung der Rangirarbeiten auf dem Ablaufgleise diente ein zwischen den beiden westlichen Weichenstrassen angelegter Weichenstell-Apparat, an welchen diejenigen Weichen angeschlossen waren, die vom Ablaufgleise aus durchfahren wurden. Ausserdem war zur Sicherung des Betriebes am Fusse der Ablauframpe ein sechsstrahliges optisches Signal aufgestellt, an welchem dem Weichensteller dasjenige Gleis gekennzeichnet wurde, welches er durch Weichenstellung zu öffnen hatte.

Auf diesen also gestalteten Rangiranlagen — die sonstigen baulichen Einrichtungen des Bahnhofs können hier übergangen werden — wurde die Rangirarbeit bis zum Jahre 1881 von 4 Locomotiven (2 im Tages- und 2 im Nachtdienst) besorgt, von denen jeder zur Umarbeitung bestimmte Zug zu gleicher Zeit am Kopf und am Schluss in Angriff genommen ward. Die auf der Westseite wirkende Locomotive wurde dabei noch durch das Ablaufgleis unterstützt. Der Betrieb auf demselben fand in der Weise statt, dass etwa 25 Wagen soweit hinaufgezogen wurden, dass unten 200 m zur Erlangung der für den zu durchlaufenden Weg erforderlichen Geschwindigkeit frei blieben. Der mit dem Abkuppeln beauftragte Oberrangirer rief dem Signalwärter die Nummer des Gleises zu, für welches die im Ablaufen begriffenen Wagen bestimmt waren, worauf der Hebelsteller nach Massgabe des am Mast erscheinenden Signals die entsprechende Weiche zog. Der Wagen wurde in der Gleisgruppe durch Rangirer erwartet, welche denselben nach Erforderniss durch Schieben oder durch Hemmen mit dem Bremsknüttel an den zugehörigen Platz brachten.

Diese Einrichtung kam in Fortfall — das Ablaufgleis, der Stellapparat und das Signal wurden ausser Betrieb gesetzt —, als sich bei einem Versuch im Laufe des Jahres 1881 herausstellte, dass sich durch Einführung des Rangirens mit Pferden sehr erheblich günstigere Erfolge sowohl bezüglich der Kosten als der Betriebssicherheit erzielen liessen. An Stelle der 4 Rangirmaschinen trat das Pferderangiren mit 20 Pferden (10 im Tages- und 10 im Nachtdienst), welche seit dieser Zeit die Bewegung der Wagen ausführen. Nach Mittheilung eines längeren Aufsatzes über den Bahnhof Mochbern im „Amtsblatt der Königl. Eisenbahndirection in Berlin No. 69 und 74", welchem wir die vorliegenden Angaben entnehmen, ist das Verfahren folgendes:

Je 5 Pferde, von denen jedes von einem Mann und von einem Rangirer mit Bremsknüttel begleitet wird, nehmen den umzuarbeitenden Zug von beiden Seiten in Angriff, ziehen eine Anzahl der einzelnen für ein Gleis bestimmten Wagengruppen über die Endweiche auf das Ausziehgleis so weit hinaus, dass der letzte der Wagen unmittelbar hinter die Endweiche der Weichenstrasse zu stehen kommt. Die Zahl der von einem Pferde zu bewegenden Wagen lässt sich nicht genau angeben, da die Beladung und das Schmieren der Wagen, auch die Windrichtung einen zu wesentlichen Einfluss ausüben; im Durchschnitt zieht ein Pferd 2 beladene oder 5 leere Wagen. Dann wird umgespannt und in der Weise vorgezogen, dass zwischen je 2 Wagengruppen ein Raum von etwa 2 Wagenlängen frei bleibt, damit die zu durchfahrende Weiche umgestellt werden kann, ohne die in Bewegung befindlichen Wagen anzuhalten. Die Weichenstellung wird von den zu diesem Zweck als Hülfs-Weichensteller vereideten Rangirern besorgt. Nachdem die Wagen auf dem Platze ihrer Bestimmung zum Stillstand gekommen, wiederholt sich derselbe Vorgang so lange, bis der ganze Zug, in einzelnen Gruppen neu geordnet, auf den Rangirgleisen Aufstellung gefunden hat. Dann übernimmt die Zugmaschine den Rest der Arbeit, nämlich das Zusammenschieben des Zuges.

Der zur ganzen Rangirarbeit erforderliche Zeitaufwand kommt der früher bei Benutzung von Locomotiven in Anspruch genommenen Zeit ungefähr gleich, und zwar wird dies dadurch hervorgerufen, dass bei Bewegung der Wagen in die Rangirgleise durch Maschinenkraft verschiedene durch Vorziehen und Zurückschieben, auch durch den — wegen des Rufens auf weitere Entfernungen erschwerten — Verkehr zwischen Rangirer und Locomotivführer veranlasste Pausen entstehen, während beim Rangiren mit Pferden die Bewegung der Wagen, wenn auch an sich langsamer, so doch in stetiger Folge ohne derartige Pausen sich vollzieht.

Als Anhalt für die Kosten des Rangirbetriebes mit Pferden sind in Mochbern — da zu den erwähnten 20 Pferden nach der jeweiligen Stärke des Verkehrs noch 3 bis 5 Pferde im Local-Güterverkehr, beim Viehverladen u. s. w. hinzukommen — die Leistungen einer Locomotive nebst Personal der Leistung von 6 Pferden mit deren Führern gegenüberzustellen. Es werden bezahlt für je ein Pferd mit Führer einsschliesslich Geschirr bei zwölfstündiger Arbeitsleistung für den Tag 6,30 ℳ, also für 6 Pferde 37,80 ℳ, während für eine Locomotive mit Personal einschliesslich Material und Ausbesserungskosten 40 ℳ in Ansatz zu bringen sind. Wenn demnach schon in dieser einfachen Gegenüberstellung das Ergebniss als günstig zu bezeichnen ist, so muss noch weiter in Anschlag gebracht werden — was sich ziffermässig freilich nicht feststellen lässt — einmal der günstige Einfluss auf das rollende Material und die Ladung durch den Fortfall heftiger Stösse, ferner die viel geringere Gefahr, der die Rangirer in ihrer Thätigkeit ausgesetzt sind, und endlich der erheblich geringere Verschleiss an Bahnhofsgleisen und Weichen.

(Centralbl. d. Bauverw.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien.

1. Die der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinischen) zu Köln unterstellten, am 15. v. Mts. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffneten, 5,19 km resp. 2,75 km langen Verbindungsbahnen zwischen der Station Bismarck (K. E.-D. Elberfeld) einerseits und den rechtsrheinischen Stationen Wanne bezw. Schalke andererseits.

2. Die der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 45,20 km lange Theilstrecke Göttkendorf-Wormditt und die 27,12 Kilometer lange Zweigstrecke Braunsberg-Mehlsack.

3. Die der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin unterstellte, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 8,74 km lange Strecke Greiffenberg-Friedeberg.

4. Die der Generaldirection der Königlich Rumänischen Eisenbahnen unterstellte, am 28. September cr. dem öffentlichen Verkehre übergebene 50 km lange Strecke Adjud-Tirgu-Ocna.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5882 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 5905 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 5934 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 5935 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Erklärung des Perfectwerdens eines Generalversammlungs - Beschlusses, betreffend die Ausgabebestimmungen von kombinirbaren Rundreisebilleten (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 5966 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 5970 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 5972 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Maassregeln gegen die Verbreitung der Viehseuche (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 6018 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten. Begleitschreiben zu dem Protocoll der am 16. v. Mts. in Bregenz abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 604 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Antrag auf Wahl einer Sub- resp. Redactionskommission zur redactionellen Feststellung des neuen Vereins-Betriebsreglements und des neuen Uebereinkommens zu letzterem.

Aus dem Deutschen Reich.

Abänderungen des Submissionswesens in Preussen.

Bei der im Jahre 1880 erfolgten Neuregelung des staatlichen Submissionswesens wurde den betreffenden Behörden die Pflicht auferlegt, nach Ablauf einer gewissen Periode über etwaige besondere Erfahrungen, die sich bei Handhabung der neuen Bestimmungen herausstellen würden, an den Minister Bericht zu erstatten. Inzwischen sind verschiedene Wünsche über Aenderung der bestehenden Submissionsnormen aus den Kreisen der Baugewerken, Unternehmer und Lieferanten laut geworden; so z. B. der Wunsch, dass die Bedingungen der Zuschlagsertheilung geändert, namentlich den Behörden darin eine grössere Freiheit belassen werden möge.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat jetzt eine Revision der geltenden Submissionsvorschriften angeordnet, indem er auf den 13. November eine Conferenz von Interessenten nach dem grossen Sitzungssaale des Ministeriums zur Berathung neuer Normen für Vergebung von Leistungen und Lieferungen berufen hat. Ein ausführlicher Entwurf ist den Theilnehmern an der Conferenz zugegangen, über dessen Inhalt die „Nat. Z." Folgendes berichtet:

Derselbe enthält zunächst Normen zur Vermeidung zu weit gehender Berücksichtigung absoluter Mindestgebote. Vor Allem soll auch eine Prüfung der technischen Qualification des Unter-

nehmers eintreten. Es reihen sich da an Vorschläge zur Abhilfe der Klagen über die Veröffentlichung von Submissionen, zur Vermeidung der Unzuträglichkeiten, welche aus der Forderung entstehen, die Gebote in Prozenten der Anschlagssumme anzugeben. Es folgen Bedingungen über Abrechnung und Zahlungen. Ferner wird die Frage der Cautionen normirt, ob und in welchem Grade dieselben der Betheiligung kleiner Gewerbtreibenden hinderlich sind; sowie der Frage des Zeitraumes für Ausschreibung von Lieferungen, ob solche pro Jahr oder für kürzere Zeiträume zu erfolgen haben. Thunlichste Zerlegung in kleinere Loose, insbesondere für Hochbauten über 30 000 ℳ. Zurückweisung von Geboten, bei denen der Preis in offenbarem Missverhältniss zu dem Voranschlage steht. Feststellung eines Normalvertrages für häufiger vorkommende Arbeiten, prompte Zahlungen, auch nach Möglichkeit Abschlagszahlungen; Beschränkung der Cautionen, in der Regel auf 5 pCt., Rückgabe so bald als möglich, Beschränkung der Conventionalstrafen und Schlichtung von Differenzen durch ein Schiedsgericht soll ebenfalls Gegenstand der Berathung sein.

Zur Ausführung des Pensionsgesetzes.

Auf Grund des § 21 Abs. 3 und des § 22 Abs. 2 des Gesetzes vom 30. April 1884, betreffend Abänderungen des Pensionsgesetzes, vom 27. März 1872, wird im Einvernehmen mit dem Finanz-Minister bezüglich aller Eisenbahnbeamten, denen eine Pension aus dem Allgemeinen Civilpensionsfonds zu gewähren ist, — mit Ausnahme derjenigen, deren Ernennung und Anstellung nach § 6 der Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung dem Minister vorbehalten ist, — den Königlichen Eisenbahndirectionen vom 1. April 1885 ab die Entscheidung darüber übertragen, ob und zu welchem Zeitpunkte dem auf Versetzung in den Ruhestand gerichteten Antrage eines Beamten stattzugeben ist, sowie ob und welche Pension demselben bei einer von ihm beantragten Versetzung in den Ruhestand gebührt. Bezüglich derjenigen Beamten, welchen auf Grund statutarischer Vorschriften eine Pension aus den bestehenden Beamtenpensions- und Unterstützungskassen oder aus Betriebsfonds zu gewähren ist, bleibt es bei den bisherigen Bestimmungen.

Organisation der Staatsbahn-Verwaltung.

Dem von der Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln ressortirenden Kgl. Eisenbahnbetriebsamt zu Essen ist die Verwaltung und Betriebsleitung der für den Güterverkehr bestimmten, bereits dem Betriebe übergebenen Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Schalke (K. M.) und Bismarck innerhalb der den Kgl. Eisenbahnbetriebsämtern durch die unter dem 15. November 1879 genehmigte Organisation der Staatseisenbahnverwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen worden.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Breslau veröffentlicht die Bekanntmachung, durch welche die Inhaber der Stammactien sämmtlicher Kategorien mit Ausnahme derjenigen Stammactien Lit. B., welche bereits zur Rückzahlung gekündigt sind, aufgefordert werden, diese Actien vom 1. December 1884 ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung in Staatsschuldverschreibungen bei der Hauptkasse in Breslau einzureichen. Es werden bekanntlich für je vier Actien Lit. A. C. D. und E. à 300 ℳ. Staatsschuldverschreibungen der 4 proc. consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 3 150 ℳ. und für je fünf Actien Lit. B. à 300 ℳ. Preussische Consols zum Nominalbetrage von 2 850 ℳ. gewährt. Die Frist, innerhalb welcher die Actien Lit. A. B. C. D. und E. einzureichen sind, wird bis zum 31. December 1885 einschliesslich mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen verlieren. Da den Inhabern der Stammactien Lit. B. innerhalb der vorstehend für den Umtausch sämmtlicher Stammactien festgesetzten Frist einerseits das Recht des Umtausches der nicht etwa inzwischen ausgeloosten Actien, andererseits der Anspruch auf Zahlung der festen Rente von $10^1/_2$ pCt. bis zum Tage des Umtausches der Actien zusteht, während sie vom Tage des Umtauschs ab nur noch $7^3/_5$ pCt. als Consolzinsen beziehen, so ist diese Umtauschfrist hinsichtlich der Actien Lit. B. eine endgültige und eine Verlängerung derselben unbedingt ausgeschlossen. Die Inhaber der im Rückstande gebliebenen Actien sind im Liquidationsverfahren lediglich auf den Antheil an dem vom Staate vertragsmässig zu entrichtenden Kaufpreis angewiesen. Zugleich wird darauf hingewiesen, dass die Amortisation der Stammactien Lit. B. nach wie vor in statutenmässiger Weise erfolgt, so dass die am 1. Juli 1885 auszuloosenden Actien von dem Umtausche gegen Staatsschuldverschreibungen ausgeschlossen und lediglich zu den Fälligkeitsterminen pari eingelöst werden.

Preussische Staatsbahnen: Eröffnungen.

Am 1. November d. J. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover die 11,1 km lange Bahnstrecke Lauterberg-St. Andreasberg, Fortsetzung der Bahnstrecke Scharzfeld-Lauterberg, mit den Stationen Kurpark, Oderthal und St. Andreasberg dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Am 1. November d. J. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg die an der Bahnstrecke Insterburg-Lyck zwischen Wiekischken und Goldap eingerichtete Haltestelle Kuddern für den Personenverkehr eröffnet worden.

Am 15. October cr. ist die an der Strecke Würselen-Höngen der Aachen-Jülicher Eisenbahn belegene Haltestelle Euchen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet worden.

Sächsische Staatsbahnen: Döbeln-Oschatz eröffnet.

Am 1. November d. J. ist im Bezirk der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen von der Bahnlinie Döbeln-Mügeln-Oschatz die 19,5 km lange Theilstrecke Döbeln-Mügeln für den Personen- bezw. Güterverkehr eröffnet. Zur Theilstrecke gehören die Stationen Mügeln bei Oschatz, Grossbauchlitz, Gadewitz, Döschütz, Mockritz-Jessnitz, Tronitz, Töllschütz, Schrebitz und Görlitz bei Oschatz, welche dem Personen- und Güterverkehr, sowie Zaschwitz und Lüttnitz, welche nur dem Personenverkehr dienen.

Der Bau der Theilstrecke Mügeln-Oschatz schreitet so vorwärts, dass die Eröffnung im nächsten Frühjahr erfolgen kann.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Die am 8. April d. J. stattgefundene Generalversammlung fasste über die projectirte Harzbahn von Blankenkurg über Hüttenrode, Rübeland, Elbingrode, Rothehütte nach Tanne Beschluss. Der projectirte Bahnbau wurde einstimmig beschlossen unter der Bedingung, dass, abgesehen von der Subvention, welche die Braunschweigische Regierung der Gesellschaft à fonds perdu in Höhe von 500 000 ℳ. bewilligt hat, der erforderliche Grund und Boden, soweit derselbe Eigenthum des Braunschweigischen Staates, der betreffenden Gemeinden und der Harzer Werke zu Rübeland und Zorge ist, entweder unentgeltlich oder fast unentgeltlich zur Verfügung gestellt, dass die Mitbenutzung der öffentlichen Strassen gestattet und dass für die Blankenburg-Tanner Eisenbahn eine Tariffreiheit von 10 Jahren bewilligt werde, während nach 10 Jahren die Maximal-Tarifsätze den zur Zeit auf der Langenstein-Derenburger Eisenbahn bestehenden Sätzen gleichgestellt werden. Das zur Herstellung der Bahn erforderliche Anlagecapital von 3,5 Millionen Mark sollte durch Ausgabe von 1 000 000 ℳ. neuer Stammactien und 2,5 Millionen neuer 4 pCt. Obligationen beschafft werden. Es wurde damals ein Vertrag mit der Deutschen Bank genehmigt, nach welchem dieses Institut sämmtliche neuen Actien und Obligationen zu übernehmen sich verpflichtete. Nunmehr ist eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre dieser Gesellschaft auf den 27. November nach Braunschweig einberufen (siehe Bekanntm. S. 1121), deren hauptsächlichsten Gegenstand der Tagesordnung die Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung vom 8. April d. J., betreffend den Bau der Linie Blankenburg-Tanne und Erhöhung des Grundcapitals der Gesellschaft, bildet, und in der Mittheilungen über einige nothwendig gewordene Aenderungen der Concessionsbedingungen gemacht werden, sowie die durch die Ausführung des Baues und die Erhöhung des Actiencapitals nothwendigen Statutenänderungen zur Festsetzung gelangen sollen.

Halle-Sorau-Guben.

Wie dem „B. B. C." von unterrichteter Seite gemeldet wird, legt man in den Kreisen unseres Verkehrsministeriums der an der Spitze dieser Nummer abgedruckten gerichtlichen Entscheidung in Bezug auf die Verstaatlichung dieser Bahn keine massgebende Bedeutung bei, wie auch mehrere Aeusserungen des „Berl. Actionärs" annehmen lassen. Man glaubt vor allen Dingen, dass die höheren Instanzen das erstinstanzliche Urtheil nicht bestätigen werden und ist entschlossen, trotz dieses Urtheils den mit der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag der Genehmigung des Landtags zu unterbreiten. Ferner meldet die „B. B. Z." und nach derselben die „N. A. Z.", dass für die erste Hälfte des December eine neue ausserordentliche Generalversammlung einberufen werden soll, um über die Annahme des Verstaatlichungsvertrages von den Stammactionären und den Prioritäts-Stammactionären getrennt Beschluss fassen zu lassen.

Hamburg-Neustadt a. d. Ostsee.

Die Herstellung einer Bahn Hamburg-Segeberg-Neustadt an der Ostsee ist gesichert. Der Hamburger Senat hat dem Unternehmer Ehlers bereits die Concession zu den Vorarbeiten, soweit sein Gebiet in Betracht kommt, bewilligt. Die Oldenburgische Regierung hat, da auch das Fürstenthum Eutin in Betracht kommt (Strecke Ahrensburg-Gleschendorf), 100 000 ℳ. durch den Provinzialrath bewilligt.

Eisenbahn Weimar-Berka-Blankenhain.

Dem Landtage in Weimar ist eine Vorlage wegen Anlage dieser Eisenbahn zugegangen. Die Gemeinde Berka wird sich mit 30 000 ℳ. in Baar und durch kostenfreie Abtretung des zum Bau der Bahn in der Flur Berka erforderlichen Areals betheiligen.

Bahnproject Ehrenbreitstein-Arenberg.

Wie der „Cobl. Ztg." mitgetheilt wird, ist eine Concession zur Erbauung einer Zahnradbahn von Ehrenbreitstein nach Arenberg nachgesucht worden.

Eine zweite Niederwaldbahn.

Wie wir bereits berichtet haben, existirt eine zweite Concession für den Bau einer Bahn auf den Niederwald und zwar von Assmannshausen aus. Wie dem „Berl. Börsen-Courier" aus letzterem Orte nunmehr berichtet wurde, hat der bisherige Concessionär dieser Bahn, Herr Krabé, seinen diesbezüglichen Vertrag mit der Gemeinde Assmannshausen an die Firma Hermann Bachstein in Berlin cedirt, welche Firma im Verein mit der Darmstädter Bank mit Energie den Bau der Bahn betreiben werde, so dass dieselbe mit Beginn der kommenden Saison dem Betriebe übergeben werden könne. Bestätigung ist abzuwarten.

Bahnproject Ahrensböck-Gleschendorf.

Der Provinzialrath des Herzogthums Lübeck bewilligte die Summe von 100 000 *M.* zwecks Erbauung dieser Linie. Die Bahn soll von der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft gebaut werden und wird dieselbe, nach der „Kieler Ztg.", baldigst in Angriff genommen. Bekanntlich ist diese Bahn als eine Theilstrecke der projectirten Bahn Hamburg-Neustadt zu betrachten.

Secundärbahn Trachenberg-Herrnstadt.

Am 5. November cr. soll die landespolizeiliche Prüfung des Projects dieser Eisenbahn stattfinden.

Traject Mainz-Kastel.

Die Königliche Eisenbahndirection Frankfurt a. M. theilte der Mainzer Handelskammer dieser Tage mit, dass die Seitens der Hessischen Regierung ertheilte Concession zu dem Trajectbetrieb zwischen Mainz und Kastel mit dem Tage der Eröffnung der festen Mainzer Rheinbrücke erlösche. Wenn die Direction schon aus diesem Grunde gezwungen sei, den Trajectbetrieb zu dem bezeichneten Zeitpunkte einzustellen, so könne auch nach Fertigstellung der Brücke nicht ein Verkehrsbedürfniss zur Beibehaltung des Trajectbetriebes anerkannt werden, dass es für die Preussischen Staatsbahnen rechtfertigen würde, die mit dem Trajectbetriebe verknüpften Kosten weiter zu tragen.

Wie bereits öffentlich bekannt gemacht, sei daher der directe Güterverkehr über Kastel-Mainz ab 15. October d. J. aufgehoben worden. Für den Mainzer Localverkehr werde der Trajectbetrieb noch bis zu dem concessionsmässig festgesetzten Zeitpunkt — sofern die Staatsbahnverwaltung im Besitze der für den Güterverkehr erforderlichen Terrains verbleibe — aufrecht erhalten werden. Ueber die anderweite Regelung des Güterverkehrs schwebten z. Z. noch die Verhandlungen, bei welchen Seitens der Staatsbahn-Verwaltung auf möglichste Schonung der Verkehrsinteressen Bedacht genommen werde. Was den Personenverkehr anbelange, so sei bereits eine Verständigung dahin erzielt, dass bis auf Weiteres eine directe Personen- und Gepäckbeförderung zwischen dem Trajectbahnhofe Mainz und dem neuen Bahnhofe der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz in der Weise beibehalten werde, dass das Gepäck direct befördert, dem Reisenden aber Gelegenheit gegeben werde, gegen einen niedrigen Satz einen bereitstehenden Omnibus zu benutzen.

Hessische Ludwigbahn.

Die Nachricht, der Staat gedenke die Strecke Mainz-Wiesbaden für eigene Rechnung zu bauen, ist nach den Informationen des „Berliner Actionär" falsch. Die der Hessischen Ludwigbahn vor alter Zeit ertheilte Concession für die fragliche Strecke ist allerdings erloschen; wegen Erneuerung derselben schwebten aber gerade jetzt Verhandlungen der Verwaltung mit der Staatsregierung, die auch zum Abschluss führen dürften, „wenn die Gesellschaft sich denjenigen Bedingungen unterwerfe, welche die Staatsregierung im allgemeinen Interesse zu stellen für geboten erachtet."

Nach derselben Quelle haben aber die Verwaltungen der Preussischen Staatsbahnen der Hessischen Ludwigbahn die sämmtlichen Tarife für den gegenseitigen Verkehr gekündigt; es bestehe auch nicht die Absicht, die Verträge in irgendwelcher Form zu erneuern, „falls nicht von der Verwaltung der Hessischen Ludwigbahn bestimmte Bürgschaften dafür geboten werden, dass dieselben in allen ihren Bestimmungen von dem Personal der Hessischen Ludwigbahn genau beobachtet würden."

Reichseisenbahn-Etat.

Der Etat für die Verwaltung der Eisenbahnen des Reichs pro 1885/86 veranschlagt die Einnahme auf 46 443 700 *M.*; hiervon entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 10 748 000 *M.*, d. s. 126 000 *M.* weniger als pro 1884/85 (der Ansatz pro 1885/86 übersteigt die wirkliche Einnahme pro 1883/84 um 225 000 *M.* Das Zurückbleiben hinter dem Ansatze 1884/85 ist daraus zu erklären, dass bei der Aufstellung des letzteren von der Eröffnung der Gottbardbahn eine stärkere Zunahme im Personenverkehr erwartet wurde, als solche demnächst nicht eingetreten ist), aus dem Güterverkehr 32 634 000 *M.*, um 1 268 000 *M.* mehr als im Vorjahre, und auf kleinere Einnahmeposten; insgesammt ist die Einnahme um 1 318 000 *M.* höher veranschlagt. Die Gesammtausgabe beträgt 29 395 400 *M.*, so dass ein Ueberschuss von 17 048 300 *M.*, um 357 700 *M.* mehr als pro 1884/85 verbleiben würde.

Etat der Reichspost- und Telegraphenverwaltung.

Der Etat der Reichspost- und Telegraphenverwaltung pro 1885/86 veranschlagt die Einnahmen auf 170 225 800 *M.*, um 10 282 800 *M.* höher als pro 1884/85; die Porto- und Telegrammgebühren sind veranschlagt auf 153 500 000 *M.* (+ 9 000 000), das Personengeld auf 2 585 000 *M.* (— 115 000), die Gebühren für Bestellung der Postsendungen am Orte der Postanstalten auf 5 350 000 *M.* (+ 350 000), für Bestellungen im Umkreis der Postanstalten auf 2 400 000 *M.* (+ 900 000), die Wittwen- und Waisenbeiträge auf 1 706 600 *M.* (+ 48 000), Ertrag des Absatzes der Zeitungen, des Reichsgesetzblattes und des Amtsblattes des Reichs-Postamts auf 3 450 000 *M.* (+ 50 000) etc. etc. Die fortdauernden Ausgaben sind auf 143 386 806 *M.*, die einmaligen Ausgaben auf 5 820 122 *M.* veranschlagt, so dass den Gesammteinnahmen von 170 225 800 *M.* eine Gesammtausgabe von 149 206 928 *M.* gegenüber steht, was einen Ueberschuss von 21 018 872 *M.* ergiebt. Pro 1884/85 war der Ueberschuss auf 23 136 468 *M.* veranschlagt; für das nächste Etatsjahr würde er sonach um 2 117 596 *M.* zurückbleiben.

Postsparkassen.

Der Wortlaut des Entwurfs des Postsparkassen-Gesetzes wird vom „Berl. Act." mitgetheilt. Die Abtheilungen des Preussischen Staatsraths für innere Angelegenheiten und für Finanzen sind mit der Berathung des Entwurfs bereits lebhaft beschäftigt. Da dem Vernehmen nach Vorschläge zu erwarten sind, welche nicht unwesentliche Abänderungen des Entwurfs bezwecken, so behalten wir uns vor, später über den Gesetzentwurf zu referiren.

Aus Italien.

Die Eisenbahnvorlage.

Der „Allgem. Ztg." wird aus Rom geschrieben: In dem Ausschusse zur Prüfung der Eisenbahnvorlage, der täglich eine Sitzung abhält, wurde sehr lebhaft über die zahlreichen mit den Conventionen in Verbindung stehenden Fragen politischer, finanzieller, commercieller, technischer etc. Natur debattirt, und die Anstrengungen, welche die Opposition theils aus sachlichen, theils aus blossen Parteirücksichten macht, um die Regierungsvorlage zu modificiren, lassen erwarten, dass das Gesetz in der Kammer nicht ohne eine langwierige Discussion durchgehen werde. An der schliesslichen Annahme desselben und dem Abschlusse der Conventionen, durch die der Eisenbahnbetrieb an Privatgesellschaften übergehen wird, ist indessen nicht zu zweifeln. Denn worüber nahezu alle einig sind, ist nicht blos, dass der Eisenbahnbetrieb sich in Privathänden viel besser befinde, sondern auch, dass das Eisenbahnproblem unter den gegenwärtigen Verhältnissen kaum auf eine andere Weise gelöst werden könne, dass der Staatsbetrieb die Staatsfinanzen beständig gefährde, dass die Veräusserung des Materials nicht ohne die unerwünschte Heranziehung ausländischen Capitals zu ermöglichen sei, dass die Conventionen eine Unificirung der Tarife im internen, wie im internationalen Verkehre erleichtern, dass die 150 Millionen, welche nöthig sind, die Eisenbahnen in einen den Verkehrsanforderungen genügenden Zustand zu versetzen, vom Staat nicht anders als durch eine neue Anleihe beschafft werden könnten, dass mit dem Betriebe auch der Eisenbahnbau an die Gesellschaften übergehen müsse, der in den Händen des Staats höchst langsam, mangelhaft, kostspielig und eine Quelle endloser Rechtsstreite gewesen ist, dass endlich die Bestimmungen über die staatliche Aufsicht und Controle, über die Zahlungsbedingungen und die Gewinnvertheilung, über die Verkehrsverpflichtungen der Gesellschaften etc. durchaus vortheilhaft für den Staat sind.

Telegraphisch wird aus Rom, den 31. October, berichet: Die Minister der Finanzen, der öffentlichen Arbeiten und des Handels, sowie der Vertreter der Gesellschaften für den Betrieb der Eisenbahnen unterzeichneten heute ein Protocoll, durch welches die zu dem ursprünglichen Text der Conventionen vereinbarten Abänderungen sanctionirt werden.

Nach dem „Par. B.-Bl." steht an der Spitze der Tagesordnung der zum 26. d. Mts. einberufenen Italienischen Deputirtenkammer die Discussion über die Bahnconventionen.

Eisenbahnen auf Corsica.

Durch eine ministerielle Anordnung vom Jahre 1877 wurde zum Zwecke der einheitlichen Gestaltung des Corsischen Eisenbahnnetzes ein Programm aufgestellt, welches in Kürze folgende Punkte enthält: 1. die Spurweite soll überall 1 m betragen; 2. sollen Stahlschienen von 20 kg Gewicht f. d. lfd. m verwendet werden; 3. die Höhe des Lichtprofiles soll in der freien Strecke 4,5 – 4,8 m, in Tunneln 5 = 6 m betragen; 4. die Steigungen sollen in den offenen Strecken im Allgemeinen nicht mehr als 25 ‰, in den Tunneln nicht mehr als 18 ‰ betragen (ausgenommen hiervon waren die Zufahrten zum Vizzavona-Tunnel, welche in 35 ‰ liegen,

während der Tunnel selbst in 25 ‰ Steigung gelegt werden sollte); endlich 5. war die untere Grenze des Krümmungs-Halbmessers zu 100 m, in der Nähe von Stationen erforderlichenfalls zu 80 m bei entsprechender Vergrösserung in der Steigung festgesetzt. In Uebereinstimmung mit diesen Grundzügen sind die Vorentwürfe der gegenwärtig in Ausführung begriffenen Linien aufgestellt worden. Da es sich hier um eingehend ausgearbeitete Grundformen für Schmalspurbahnen handelt, so ist der angezogene Aufsatz von besonderem Werthe. Sehr eingehend wurde namentlich die Frage erwogen, ob gewöhnlicher Oberbau mit breitbasigen Schienen, oder Stuhlschienen-Oberbau angewendet werden soll. Der Ausschuss, welcher mit der Aufstellung der Entwürfe betraut war, entschied sich schliesslich für Stuhlschienen. Einfriedigungen der Bahn wurden mit Rücksicht auf die Verhältnisse des Landes, „in welchem die Achtung für das nicht gesicherte Eigenthum noch wenig entwickelt ist“, sowie zur Vorbeugung von Unfällen durchweg als nothwendig erkannt. (Annales des ponts et chaussées 1884, Jan., S. 6—115; mit Abbild.)

Serbische Eisenbahnen.

Die am 15. October dem Betrieb eröffnete Eisenbahnlinie Belgrad-Nisch wird von der Bevölkerung im Innern viel mehr benützt, als man vermuthet hatte. Die Züge langen in Belgrad überfüllt an und bereits macht sich ein empfindlicher Waggonmangel fühlbar. Die Tarife für den Personenverkehr wurden pro Kilometer folgendermassen festgesetzt: I. Classe 15, II. Classe 11, III. Classe 8 Centimes, die Fahrt Belgrad-Nisch kommt also in der I. Classe auf 36,60, in der II. Classe auf 26,84, in der III. Classe auf 19,52 Dinar zu stehen. Der Waarenverkehr ist noch nicht geregelt, und beschränkt sich auf wenige Viehtransporte. Der Einfluss der Eisenbahn auf den Handel von Belgrad ist unverkennbar. Zahlreiche Handelsleute aus dem Innern langen daselbst ein, um Einkäufe zu besorgen.

Griechische Bahnen.

Die Bauarbeiten an den Linien Nauplia-Argos-Corinth und Corinth-Patras sind im vorigen Monat (October) in Angriff genommen worden; diejenigen an der Strecke Athen-Bergwerk Laurion schreiten rüstig vorwärts und wird voraussichtlich in einem Monat die Section Athen-Mavropulos in Betrieb gesetzt werden können.

Orientbahnen.

Aus Constantinopel wird unterm 30. October gemeldet, dass, — falls in Folge der Weigerung des Baron Hirsch, die Bedingungen der Pforte ohne Abänderung anzunehmen, die Sequestration der von dem Baron verwalteten Eisenbahnen zur Ausführung gelangen sollte, diese Massregel am 1. December in Kraft treten würde.

Aus Newyork und Umgegend.

Von **Hermann Claudius.**

XXVI.

Vor einigen Wochen fuhr ich gegen 1/2 7 Uhr Abends auf der 3. Avenue Hochbahn nach der oberen Stadt; die Züge waren an diesem Tage ausnahmsweise überfüllt; man behauptete später in den Zeitungen, die Gesellschaft habe aus Sparsamkeit eine Anzahl von Zügen (à 4 Waggons) müssig stehen lassen, während dieselben früher zur Zeit des ermässigten Preises (5 1/2—8 1/2 Vorm., 4 1/2—7 1/2 Nachm.) eingetheilt waren. Ich stieg auf der 18. Strassen-Station ein; der vor dem meinigen fahrende Zug hatte Niemand mehr aufgenommen. Selbstverständlich standen in den Waggons fast soviel oder vielleicht mehr Personen, als sitzen können (je 50); die Platformen der Waggons waren überfüllt. Ich musste auf einer solchen stehen, in den Waggon zu gelangen wäre unmöglich gewesen.

Von der 67. zur 76. Strassen-Station fällt die Bahn bedeutend; etwa an der 72. Strasse kam unser Zug zum Stillstande und wer Newyork's Hochbahnen kennt, wird wissen, was es heisst, zwischen zwei Stationen hoch in der Luft unbestimmte Zeit warten zu müssen. Zug stand hinter Zug und endlich verbreitete sich die Kunde, weshalb wir hielten, auch zu uns.

Der zweite vor uns fahrende Zug war ebenso überfüllt, wie der nächste und unserer; bei der 74. Strasse fingen Jene, welche auf der 76. Strassen-Station aussteigen wollten, an zu drängen, und ein Mann fiel zwischen den Platformen durch auf die Schienen. Er wurde durch die über ihn hinwegrollenden Wagen theilweise zerstückelt, jedoch erst die Locomotive des dicht nachfolgenden Zuges trennte den Kopf vom Rumpfe und vollendete die Zerkleinerung. Eine Anzahl von Stücken fiel auf die Strasse hinab, und um Alles sammeln zu können, musste man die Locomotive des Zuges vor dem unsrigen loslösen, daher der Aufenthalt. Man sammelte die Stücke auf der Strasse in eine leere Seifenkiste, auf der Bahn in einen Aschenbehälter. Dieser Tage wurde die Hochbahngesellschaft schuldlos erklärt, und stolz veröffentlichte man in einem Blatte, dass jener Mann der erste Passagier sei, welcher auf der currenten Strecke der Hochbahnen sein Leben verlor, alle anderen Passagiere seien auf den Stationen zermalmt worden, keine Bahn auf der Erde sei sicherer, wie die Hochbahnen von Newyork. (Interview mit dem General-Menager Hain.)

Auch in diesem Falle wurde die Bahn freigesprochen, trotz dessen es den Kindern nie verboten wurde, auf die Bahn hinaufzuklettern und daselbst Unfug zu treiben.

Wahrscheinlich in Folge der etwas bitteren Stimmung gegen diese Bahnen wird von nun an der ermässigte Preis von 5 Cents Sonntags zu jeder Stunde gelten; auch werden nunmehr Sonntags auch auf der 2. und 9. Avenue-Bahn Züge verkehren, was bis jetzt nicht der Fall war. In dieser Nacht, vom 11.—12. October 1884, beginnt die Neuerung.

Von Philadelphia kann man in der Zeit zwischen 8 Uhr Abends und Mitternacht nicht nach Newyork fahren, wenigstens nicht mit fahrplanmässigen Zügen auf der directen Route vom Broadstreet-Bahnhofe aus. Es blieb mir daher am 9. und 25. September Nichts übrig, als ruhig Mitternacht abzuwarten, und den 12 Uhr 1 Min. Nachts abgehenden „Accommodationstrain for Newyork“ zu benützen. Ein „Accommodationstrain“ ist der Amerikanische Bummelzug.

Es ist ein curioses Reisen, das Reisen auf diesem Zuge. Verlockend wird angekündigt, dass ein Pullman-Schlafwagen angehängt sei und dass man ihn bereits um 10 Uhr Abends besteigen und nach erfolgter Ankunft in Jersey-City (3[38] V.) noch bis um 7 Uhr V. benützen dürfe. Die Extragebühr beträgt jedoch 1½ Dollar, und da ein Excursion-Ticket von Newyork nach Philadelphia und retour ohnehin schon 4 Dollars kostet, so kommen auf die Strecke Philadelphia-Newyork im Schlafwagen 3½ Dollars. Ich begnügte mich daher mit dem allgemeinen Waggon, auch „zweite Classe“ genannt. Die „dritte Classe“ ist nur für Zwischendeck-Einwanderer bestimmt, existirt daher für das übrige Publikum gar nicht.

Es scheint, dass dieser Bummelzug Theaterbesucher u. s. w. hinaus auf das Land befördern soll; der Waggons gab es beide Mal nur wenige, und da zahlreiche Damen mit ihren Herren mitfahren, sind die Conducteure am Zuge der Art aufgestellt, dass sie einzelne Männer leicht in die sonderbarer Weise vorhandenen zwei Rauchwagen „drängeln“ können. Andere Züge führen nur einen Rauchwagen und ich vermeide dieselben so viel als möglich, weil sie meist sehr unsauber sind, und sich, ausser sehr rauchlustigen anständigen Menschen daselbst meist der Janhagel zusammenfindet.

Ich liess mich beide Mal verleiten, in einem der Rauchwagen zu fahren, da es nur einen Wagen für Nichtraucher, von Damen besetzt, gab, muss aber gestehen, dass es kein Vergnügen war. In der ersten Nacht ging es noch, nur als in Elizabeth früh 2 Uhr 30 Min. etwa eine Militär-Musikbande einstieg, wurde es wahrhaft ungemüthlich; die Nacht vom 25. zum 26. September werde ich aber nicht so bald vergessen. Ein Betrunkener brüllte von Trenton bis Jersey-City unausgesetzt, und schloss mit einem anderen in Newark einsteigenden Betrunkenen sofort Brüderschaft — schliesslich goss er dem neuen Bruder den Rest seines Schnapses über den Kopf.

In solchen Fällen sind die Conducteure und Bremser unsichtbar. Doch habe ich es bereits zwei Mal erlebt, dass der Zug auf der Strecke angehalten und je ein armer Teufel ohne Billet und Geld unbarmherzig hinausgeworfen wurde. Hierzu haben die Conducteure Courage, aber vor „Ruffians“ und „Loafers“ fürchten sie sich meist, obwohl sie Polizeigewalt besitzen.

Das Publikum kann sich gar nicht helfen, wenigstens nicht hier im Osten. Der einzige Weg wäre, die Ruhestörer auf einer Zwischenstation verhaften zu lassen. Als Durchreisender wird man nun selbst mit in „Zeugenhaft“ behalten, bis der Fall erledigt ist. Das „zur Ruhe verweisen“ würde hier nur Hohngelächter hervorrufen.

In Coupéwaggons sind derartige Scenen nicht möglich; im Amerikanischen Waggon vermag ein Einzelner die sämmtlichen Insassen zu langweilen, wenn das Zugsbegleitungs-Personal seine Pflicht nicht thut. Im Coupéwaggon m u s s der Rüpel persönlich werden, die Personen sitzen zu nahe, und nun tritt die Selbstvertheidigung in ihre Rechte. Im Amerikanischen Waggon kann viel Unfug getrieben werden, ehe das Publikum berechtigt ist, von den Fäusten oder Waffen Gebrauch zu machen.

In den nächsten Tagen wird man das zweite der Mackay-Bennett'schen Kabel mit der Landlinie verbinden, und zwar auf Coney-Island. Der „Faraday“ ist bereits damit beschäftigt, das letzte Stück Nova Scotia-Coney-Island zu legen. Im November sollen beide Kabel dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Neue Strassen-Tiefbahn für Newyork.

Die in Newyork erst seit 1873 aufgekommenen Hochbahnen beförderten mit vier Linien im vorigen Jahre über 100 Mill. Fahrgäste und an einem einzigen Tage, beispielsweise am 11. April 1882, 319 130 Personen. Der schon früher aufgestellte Entwurf einer unterirdischen Bahn gilt als aufgegeben, seitdem durch Haftgeld eine Gesellschaft sich verpflichten will, bis zum 1. Juli 1886 von

der Südspitze der Manhattan-Insel bis zum Harlemer Ufer längs Broadway und Madison-Avenue eine Bahn 5,5 m unter Strassenfläche anzulegen. Die Anordnung ist so gedacht, dass die Strasse in der bisherigen Höhe liegen bleibt, aber zu einer, auf drei Stützenreihen ruhenden Gewölbe-Gruppe umgewandelt wird. Bei einer Breite der Strasse von 24,5 m sollen die Fahrbahn der Strasse 13,47 m, die Fusswege je 3,66 m breit werden, so dass längs der Häuserreihen ein Lichtstreifen von 1,53 m verbleibt, welcher die Kellergeschosse der Häuser, sowie das zu einer viergleisigen Eisenbahnhalle nebst Bürgersteigen umgewandelte Untergeschoss der Strasse ausreichend erhellen soll. Längs des Kellergeschosses der Häuser ist 4 m unter dem Bürgersteige der eigentlichen Strasse ein 5 m breiter Fussweg angelegt, welcher bei Regenwetter vorzüglichen Schutz gewährt. Derselbe dient für den Nahverkehr, für welchen Seilbahnen verwandt werden, und liegt in Höhe der Trittbretter der Eisenbahnwagen. Unterhalb dieses Weges befindet sich ein abgedeckter, 1,5 m tiefer Hohlraum zur Aufnahme aller Röhren und Leitungen, welche sonst unterhalb des Strassendammes zu liegen pflegen und bei Ausbesserungen grosse Kosten verursachen.

Niederländisch-Südafrikanische Eisenbahn.

Nachdem das ursprünglich auf 15 Millionen Gulden festgesetzte Grundcapital auf 5 Millionen herabgesetzt ist, werden die Zeichnungen am 3. November im einstweiligen Gesellschaftslocale in Amsterdam entgegengenommen. Die Concession ist vom Volksraad des Südafrikanischen Freistaates (Transvaal) unterm 23. August endgültig verliehen.

Australische Bahnprojecte.

Das Parlament von Victoria hat 6 000 000 Pfd. Sterl. für den Bau wichtiger Ausdehnungen des Eisenbahnnetzes der Colonie votirt und die Legislatur von Neusüdwales bewilligte eine Gesammtausgabe von 11 000 000 Pfd. Sterl. für Eisenbahnbauten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Den Stationen Tetingen bei Falkenberg in Lothringen und Tetingen in Luxemburg an der Linie Noerzingen-Oettingen-Rümelingen ist — nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen — zur Unterscheidung der Zusatz „in Lothringen“ resp. „in Luxemburg“ beigelegt worden.

Berlin, den 3. November 1884. (2631)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

II. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahn - Verband. Zum Heft 8 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Badisch-Pfälzischer Verkehr) ist mit Giltigkeit vom 1. November d. J. der XI. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält eine neue Tariftabelle für die Station Mannheim, Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen ab Mannheim nach Pfälzischen Stationen, Entfernungen und Frachtsätze für die in den directen Güterverkehr neu einbezogenen Badischen Stationen Reichenau und Steinach, sowie Berichtigungen.

Karlsruhe, den 1. November 1884.
Generaldirection der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen. (2632)

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Strecke **Neubrandenburg-Friedland,** dem 5. d. M., tritt ein Tarif für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen dieser Strecke und Stationen des **Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin in Kraft.**

Tarifexemplare sind bei den betreffenden Stationen zu erlangen.

Berlin, den 3. November 1884. (2633)
Centralverwaltung für Secundärbahnen (Herrmann Bachstein)
zugleich f. d. mitbetheiligt. Verwaltungen.

Zu dem Gütertarif des **Westdeutschen Verbandes** — Theil II und Heft 1—7 — sind vom 10. k. M. ab gültige Nachträge mit verschiedenen Ergänzungen und Berichtigungen herausgegeben. Dieselben können in den Expeditionen der Verbands-Stationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 18. October 1884. (2634)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Main-Neckar-Bahn. Der bisher gültige Ausnahme-Tarif für Getreide etc. im Süddeutschen Eisenbahn-Verband vom 1. October 1883 tritt am 1. November l. J. ausser Wirksamkeit. Von letzterem Zeitpunkte an gelangen neue Ausnahme-Tarife zur Ausgabe, wovon Exemplare zum Preise von 1 ℳ bezw. 1,20 ℳ durch unsere Güterexpeditionen zu beziehen sind.

Darmstadt, den 29. October 1884. (2635)
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Zum Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge Gütertarif, Theil I vom 1. Juli 1881 und zum Theil II vom 1. August 1880 tritt am 1. November d. J. der Nachtrag VI bezw. V in Kraft, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der Tarifvorschriften, Güterclassification und Tariftabellen, namentlich Eil- und Stückgutfrachtsätze für die Station Weitmar, ferner neue Verzeichnisse der Nebengebühren und der Gebühren für Besorgung der Zollformalitäten, sowie die Gebühren seitens der Grand Central Belge Bahn erhoben werden.

Elberfeld, den 30. October 1884. (2636)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. November d. J. ab werden die Stationen Esperstedt, Kuckenburg, Obhausen, Querfurt, Schraplau und Stedten der Bahnlinie Oberröblingen a/See-Querfurt (Eisenb.-Directionsbezirk Frankfurt a/M.) in den directen Oberschlesischen Kohlenverkehr einbezogen. Bis zur Einstellung directer Frachtsätze kommen für Kohlensendungen von Stationen der früheren Oberschlesischen und Rechte-Oder-Uferbahn nach den obengenannten Stationen die in den bezüglichen Ausnahmetarifen für Oberröblingen a/See enthaltenen Frachtsätze und ausserdem die nachstehenden Zuschläge zur Erhebung:

	nach Esperstedt	0,018 ℳ	pro 100 kg,
	„ Kuckenburg	0,022	„ „ „ „
	„ Obhausen	0,027	„ „ „ „
	„ Querfurt	0,036	„ „ „ „
	„ Schraplau	0,011	„ „ „ „
und	„ Stedten	0,007	„ „ „ „

Breslau, den 30. October 1884. (2637)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. treten die Nachträge IX zum Hefte I und XI zu den Heften II und III des Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarifs vom 1. Januar bezw. 15. September 1880 in Kraft.

Dieselben enthalten neben Berichtigungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen und der Güterclassification Frachtsätze für die Stationen Bubenheim und Hergenrath des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Höhr-Grenzhausen, Ransbach, Selters, Siershahn, Unna-Königsborn und Wirges des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), ferner Ausnahmefrachtsätze für den Export von Eisen- und Stahlwaaren von den Stationen Blumenthal, Hellenthal und Jülich des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), den Stationen Au und Herdorf des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und den Stationen Eiserfeld des Directionsbezirks Elberfeld, Aufhebung von Frachtsätzen für den Verkehr mit Antwerpen (Sud) transit, Châtelineau-Chatelet, Couillet, Doische, Givet, Landen, Marienburg, Vireux (Est) und Vireux (Viroin) und sonstige Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs resp. dessen Nachträge.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter- und Eilgutexpeditionen der Königlichen Eisenbahndirectionen (rechts- und linksrheinisch) zu Köln.

Köln, den 29. October 1884. (2638)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Galizisch-Belgischer Getreide- und Holz-Verkehr. Die zum 1. November erfolgte Kündigung der genannten Verkehre ist zurückgezogen und bleiben die bezüglichen, vom 20. April dieses Jahres ab gültigen Tarife deshalb bis auf Weiteres in Kraft. (2639)

Köln, den 30. October 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.).

Am 1. November d. J. kommen im Nachbarverkehr diesseitiger Stationen mit Stationen der Stargard - Cüstriner Eisenbahn directe **Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Braunkohlen** und Braunkohlenbriquets zwischen der diesseitigen Haltestelle Alt-Ranft und der Station Strassgräbchen einerseits und den Stationen der Stargard - Cüstriner Eisenbahn sowie Berlinchen andererseits zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güter-Expeditionen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz Auskunft ertheilen.

Berlin, den 30. October 1884. (2640)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. An Stelle der Hefte I, II, III und IV des directen Belgisch-Schweizerischen Gütertarifs vom 1. Juni bezw. 1. Juli 1881 und 15. November 1881 kommen am 1. November d. J. anderweite Tarifhefte I, II, III und IV zur Einführung, welche von den betheiligten Stationen und unserer hiesigen Drucksachencontrole zum Preise von 80 ₰ bezw. 40 ₰, 50 ₰ und 25 ₰ bezogen werden können.

Gleichzeitig tritt Heft V in Kraft, welches directe Frachtsätze für den Localverkehr zwischen Belgischen Stationen und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen enthält (Preis 40 ₰). (2641)

Strassburg, den 28. October 1884.
Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Januar 1885 treten die in dem **Gütertarif für den Nachbarverkehr mit der Königlichen Militäreisenbahn** enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Briquettes zwischen den Stationen Clausdorf und Sperenberg einerseits und den Stationen Wendisch - Drehna, Beutersitz, Finsterwalde, Hennersdorf und Schönborn andererseits, sowie die in dem Nachtrag I zum genannten Tarife vorgesehenen ermässigten Frachtsätze im Verkehr zwischen Grätz und den Stationen der Königlichen Militäreisenbahn ausser Kraft. — Vom genannten Tage ab kommen für letzteren Verkehr wieder die im Haupttarife ent-

haltenen höheren Sätze und an Stelle der vorbezeichneten Ausnahmesätze für Braunkohlen etc. lediglich die höheren regulären Frachtsätze des Specialtarifs III zur Anwendung.

Berlin, den 31. October 1884. (2642)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. November 1884 treten im **Südostpreussischen Verbande** für die Beförderung von Drainröhren bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg von der Station Tapiau des Bezirks Bromberg nach Stationen der Strecke Königsberg-Pillau der Ostpreussischen Südbahn directe Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 30. October 1884. (2643 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit dem 1. November 1884 tritt im **Südostpreussischen Verbande** für die Beförderung von Zuckerrüben etc. bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg von der Station Tapiau des Bezirks Bromberg nach der Station Rastenburg der Ostpreussischen Südbahn ein directer Frachtsatz mit 0,44 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 1. November 1884. (2644 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. November d. Js. gelangt der Nachtrag I zum **Tarife für den Transport Böhmischer Braunkohle etc. nach Deutschland via Bodenbach resp. Tetschen** zur Einführung. Derselbe enthält neben einigen bereits früher eingeführten Berichtigungen neue Sätze für die Stationen Britz, Cossebauda, Eggesin, Friedeberg a. Queis, Goldberg, Hoppenwalde, Naundorf, Neuhausen, Torgelow und Ueckermünde der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin, für die Stationen Dietzhausen, Gräfenroda, Oberhof, Rohr, Suhl und Zella-Mehlis der Königlichen Eisenbahndirection Erfurt und für die Station Blankenburg i. Thür. der Saalbahn. Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 30. October 1884. (2645)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. November d. J. tritt der **XI. Nachtrag zum I. Theil des Tarifs für die directe Beförderung von Gütern im Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr via Bleyberg in Kraft.**

Dieser Nachtrag enthält u. A. Ergänzungen und Aenderungen der Tarifvorschriften und der Güter-Classification, Eil- und Stückgut-Frachtsätze für die Station Weitmar, Aufnahme der Station Ronquières, sowie anderweitige Benennungen von Stationen der Belgischen Staatsbahnen und ferner Aenderungen des Verzeichnisses der Nebengebühren, welche in den Tarifsätzen nicht enthalten sind und von den Belgischen Bahnen erhoben werden.

Am gleichen Tage tritt ferner der VIII. Nachtrag zum II., die Transit-Tarife umfassenden Theil des schon erwähnten Tarifs in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält u. A. Eil- und Stückgut-Frachtsätze für die Station Weitmar, anderweitige Benennungen von Stationen der Belgischen Staatsbahnen, sowie ein neues, vervollständigtes Artikelverzeichniss zu dem Ausnahmetarif 10 für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. im Transit-Verkehr über die Belgischen Hafen- bezw. Canal-Stationen.

Die Nachträge sind durch die Verbands-Stationen, sowie von der Drucksachen-Verwaltung hier zu beziehen.

Elberfeld, den 30. October 1884. (2646)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 20. November 1884 tritt zum **Ausnahmetarif für frisches Obst** bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und Ungarischen Westbahn vom 15. October cr. ein Nachtrag II mit directen Frachtsätzen nach Insterburg und Tilsit in Geltung. Exemplare desselben sind bei den Verband-Verwaltungen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 30. October 1884. (2647)
Königliche Eisenbahn-Direction,
für die Deutschen Verband-Verwaltungen.

Mit Giltigkeit vom 29. October cr. tritt ein Nachtrag II zum **Local-Kohlenausnahmetarife** des Directionsbezirks Breslau in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die zur Tarifstation erhobene Emmagrube bei Loslau. Bis zur Herausgabe von Nachträgen zu den directen Deutschen und ausserdeutschen Kohlentarifen kommen für die Frachtberechnung der Transporte von Emmagrube die für Station Loslau bestehenden directen Frachtsätze zur Erhebung.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei unseren Stationskassen und unserem Verkehrs-Büreau unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 29. October 1884. (2648)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 5. November d. Js. tritt zu dem **Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen etc.** von diesseitigen Stationen nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. ein Nachtrag I in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Station Krakau enthält. Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbureau zu beziehen.

Breslau, den 30. October 1884. (2649)
Königliche Eisenbahndirection.

Für den Verkehr zwischen **Gross-Quenstedt**, Station des Directionsbezirks Magdeburg, einerseits und **Stationen des Directionsbezirks Frankfurt a/M.** andererseits kommen mit Gültigkeit vom 1. November d. Js. ab directe Frachtsätze zur Einführung, worüber bei den Expeditionen das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 28. October 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction. (2650)

Vom 1. k. Mts. an finden für zum Export bestimmten **rohen Thon, Thonerde und Rohthon** in gebranntem Zustande, in Kisten oder Fässern verpackt, bei Auflieferung ganzer Wagenladungen von 10 t, im Verkehr von Passau nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Brake und Nordenhamm directe **Ausnahme-Tarifsätze** Anwendung, welche bei den genannten Güterexpeditionen zu erfragen sind.

Hannover, den 25. October 1884. (2651)
Königliche Eisenbahn-Direction,
auch Namens der betheiligten Hannover-Bayerischen Verbandsverwaltungen.

Preussisch-Russischer Eisenbahnverband. Die Markfrachtsätze nach Memel und Elbing im Special-Exporttarif 1 für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Südwestbahnen vom 13./1. August cr., welche für Kleie und Oelkuchen mehr als 108,70 *M.* und für die übrigen darin aufgeführten Artikel mehr als 119,70 *M.* pro Wagen mit 10 000 kg betragen, werden vom 1. November cr. n. St. auf diese Beträge ermässigt. Druckexemplare der Neuausgabe des Special-Exporttarifs 1 sind in kurzer Zeit bei den Deutschen Empfangsstationen käuflich zu haben.

Königsberg, den 31. October 1884. (2652)
Direction der Ostpreussischen Südbahn.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Mit dem 1. November ds. Js. gelangt ein Dienstbefehl No. 6, enthaltend das Verzeichniss der mit Einfuhr-Verbot nach Italien belegten Güter, zur Einführung.

Derselbe kann von den Verbandsstationen und Central-Dienststellen gratis bezogen werden.

Die geschäftsführende Verwaltung für die Gotthard-Abtheilung. (2653)
Kaiserliche Generaldirection
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. November d. Js. wird die für die Haltestelle Ziltendorf in Betreff der Frachtzahlung und Nachnahmebelastung im Nachtrag II zum Local-Gütertarife für den diesseitigen Directionsbezirk unter V. IV. 4 vorgesehene Beschränkung aufgehoben. Es kann demnach vom gedachten Tage ab die Güterabfertigung auf der gedachten Haltestelle ohne jede Beschränkung erfolgen.

Berlin, den 31. October 1884. (2654)
Königliche Eisenbahndirection.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen-Verband. Zu dem Seehafen-Ausnahmetarife Theil III, Verkehr mit Ungarn, ist ein Nachtrag VI erschienen, durch welchen die directen Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 1 für Wolle aller Art und Wollabfälle mit 1. Januar 1885 aufgehoben werden. (2655 R M)

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Zu dem Localtarife Theil II Heft 1 vom 1. Februar 1884 ist ein Nachtrag III erschienen, welcher Frachtsätze zwischen den Stationen Skalite und Zwardon der demnächst zur Eröffnung gelangenden Strecke Csácza-Zwardon für den Verkehr mit den Stationen Wien, Stadlau, Gross-Enzersdorf, Siebenbrunn-Leopolddorf und Schönfeld-Lassee enthält.

Exemplare können bei der Verkehrsdirection in Wien, I Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (2656 R M)

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen-Verband. Zu dem Seehafen-Ausnahmetarif Theil II, Heft 2, Verkehr mit Oesterreich, ist ein Nachtrag II erschienen, durch welchen die directen Frachtsätze des Ausnahmetarifs I für Wolle aller Art und Wollabfälle mit 1. Januar 1885 ausser Wirksamkeit gesetzt werden. (2657 R M)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Ostdeutsch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Mit Giltigkeit vom 1. November 1884 erscheint der I. Nachtrag zu dem seit 15. October 1884 giltigen Ausnahmetarif für den directen Transport von frischem Obst in vollen Wagenladungen à 10 000 kg zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Ungarischen Westbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Bromberg, Berlin und Erfurt andererseits, enthaltend Einbeziehung der Stationen Danzig, Elbing und Königsberg.

Exemplare des Nachtrages I können von unserer commerciellen Direction in Wien, sowie von der gesellschaftlichen Betriebsdirection in Budapest direct oder im Wege der Verbandstationen bezogen werden.

Wien, am 20. October 1884. (2658)
Die Generaldirection.

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn. Ausgabe eines Nachtrages IX zum Local-Tarife. Mit dem 13. November a. c. gelangt ein Nachtrag IX zum Local-Gütertarife vom 1. Januar 1883 zur Einführung.

Derselbe enthält Modificationen des Ueberfuhrtarifes für die Verbindungsbahnen Brody-Radziwilow und Podwoloczyska-Woloczysk.

Exemplare sind im commerciellen Bureau der Betriebs-Direction in Lemberg und im Oeconomate in Wien zu beziehen.

Wien, den 27. October 1884. (2659)

Die General-Direction.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1884 an tritt für den **directen Personen- und Gepäcksverkehr** zwischen **Prag**, Station der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, und **Franzensbad**, Station der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen, via Pilsen-Eger ein neuer Tarif in Wirksamkeit, mittelst welchen die seitherigen Fahrpreise wesentlich ermässigt werden.

Prag, im November 1884. (2660)

Betriebs-Direction der K. K. priv. Böhmischen Westbahn auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Im Verkehr

1. zwischen diesseitigen Stationen untereinander,
2. zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der Thüringischen Privatbahnen andererseits, sowie im Localverkehr der letzteren Bahnen und in deren directen Verkehr untereinander,
3. zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der übrigen Preussischen Staatseisenbahnen sowie der Halberstadt-Blankenburger und Braunschweigischen Bahn andererseits,
4. zwischen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Berlin und Magdeburg via Falkenberg-Zerbst

findet vom 1. December d. J. ab die Beförderung von Gepäckstücken aller Art etc. auf Gepäckschein ohne Billetlösung auch mit den Courier- und Schnellzügen statt. Mit demselben Tage wird das zur Frachtberechnung heranzuziehende Mindestgewicht solcher Sendungen von 30 auf 20 kg herabgesetzt, der zu erhebende Mindestbetrag an Gepäckfracht dagegen von 60 ₰ auf 1 ℳ erhöht. Für Sendungen, welche zur Beförderung in gewöhnlichen Personenzügen aufgegeben werden, bleibt der Minimalsatz von 60 ₰ noch bis zum 15. December cr. in Anwendung.

Erfurt, den 30. October 1884. (2661)

Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

IV. Generalversammlungen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die Actionäre unserer Gesellschaft werden zu der auf den

27. November d. Js., Nachmittags 3 Uhr,

im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe

anberaumten ausserordentlichen Generalversammlung eingeladen, und können dieselben behuf ihrer Legitimation zur Theilnahme an der Versammlung ihre Actien ausser bei der Gesellschaftskasse in Blankenburg a/H. oder bei Staats- und Communalbehörden und Kassen, bei

1. der Firma J. L. Eltzbacher in Köln,
2. dem Schaafhausen'schen Bankverein daselbst,
3. der Braunschweig-Hannov. Hypothekenbank in Braunschweig,
4. der Deutschen Bank in Berlin und
5. der Firma Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

deponiren.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

1. Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung vom 8. April d. J., betr. den Bau der Linie Blankenburg-Tanne und Erhöhung des Grundcapitals der Gesellschaft.

Mittheilung einiger nöthig gewordener Aenderungen der Concessionsbedingungen.

Festsetzung der Statutenänderung und der Bedingungen für die neue Actien-Emission.

2. Genehmigung des mit den Harzer Werken zu Rübeland und Zorge verabredeten Vertrages wegen Abänderung des im Betreff der Hüttenbahn (resp. Hochofenbahn) bestehenden Vertrages.

Die Inhaber der Stammactien werden zugleich eingeladen, demnächst zu einer besonderen Generalversammlung zusammenzutreten und hinsichtlich des Gegenstandes sub No. 1 Beschluss zu fassen.

Braunschweig, 25. October 1884. (2662)

Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

V. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung von rot.:

1. 2 266 t Kleineisenzeug für Breitspurbahnen,
   33 t Kleineisenzeug für Schmalspurbahnen,
   bestehend aus Laschen, Laschenbolzen, Hakennägeln, Schwellenschrauben, Unterlags- und Vorstossplatten,
   130 000 Stück stählernen federnden Unterlagsringen;
2. 18 744 t Flussstahlschienen für Breitspurbahnen und
   421 t Flussstahlschienen für Schmalspurbahnen.

Termin hierzu ist

ad 1 auf Mittwoch den 19. November cr., Vormittags 10½ Uhr,

ad 2 auf Mittwoch den 19. November cr., Vormittags 11 Uhr

anberaumt. Offerten sind frankirt, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das unterzeichnete Bureau einzureichen. Submissions-Formulare, Bedingungen, Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von je 2,50 ℳ Copialiengebühren in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 31. October 1884. (2663)

Materialien-Bureau der Königlichen Eisenbahndirection.

Die Lieferung von:

a) 5 Normal-Personenzuglocomotiven,
b) 80 bedeckten Güterwagen und
c) 308 eisernen Kohlenwagen,
d) 878 Rädersätzen,
e) 1 756 Blattfedern und 2 195 Spiralfedern

soll vergeben werden.

Eröffnung der Angebote

Freitag, den 21. November 1884, Vormitttags 11 Uhr,

im Directionsgebäude Zimmer No. 89. Bedingungen sind gegen Einzahlung von je 4 ℳ zu a und bc; von je 2 ℳ zu d und e vom Kanzleivorsteher Peltz zu beziehen.

Elberfeld, den 31. October 1884. (2664)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von

258 850 Stück kiefernen, 2,5 m langen Eisenbahnquerschwellen für Vollbahnen,
21 800 Stück kiefernen, 2,3 m langen dergl. für normalspurige Nebenbahnen,
52 750 Stück kiefernen, 1,5 m langen dergl. für schmalspurige Nebenbahnen,
58 230 laufenden Metern kieferne Weichenschwellen für Normalspurbahnen und
7 000 laufenden Metern dergl. für Schmalspurbahnen

in der Zeit vom Februar bis Ende Juli 1885 nach den Imprägniranstalten Niederau, Löbau und Falkenstein soll verdungen werden. Die neu angefertigten Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbureau (Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss) zur Einsicht aus; ein Abdruck davon wird daselbst für je 30 ₰ abgegeben. Die Lieferungspreise sind spesenfrei für eine der genannten Lieferstellen anzugeben.

Angebote mit Aufschrift: „Angebote für Schwellen nach Form A oder B der Bedingungen" sind bis 12. November d. Js., Vormittags 10½ Uhr, an die Königliche Generaldirection postgeldfrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 30. November d. Js. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer keine Nachricht über die Annahme seines Angebots empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, den 23. October 1884. (2665)

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

von Tschirschky.

Königliche Eisenbahndirection zu Altona. Für den diesseitigen Bezirk sollen in nächster Zeit 2 dreiachsige Normal-Tender-Locomotiven beschafft werden.

Diesbezügliche Offerten sind unter Angabe des Liefertermins bis spätestens zum 10. November cr. Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung dreiachsiger Normal-Tender-Locomotiven" hierher einzureichen.

Specielle Bedingungen und Beschreibungen können gegen Einsendung von 2 ℳ von unserm maschinentechnischen Bureau bezogen werden.

Altona, den 18. October 1884. (2666)

VI. Verkauf von Altmaterialien.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft. Verkauf von Altmaterialien.

15 700 q Altschienen (Schienenpauscheisen),
3 450 „ verschiedenes Alteisen und alter Stahl,
64 „ Altmetalle,

dann alter Kautschuk und verschiedene Altmaterialien werden im Offertwege veräussert.

Offerten sind mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für Altmaterialien" bei der Centralleitung in Wien bis 18. November l. J. 11 Uhr Vormittags einzubringen und ist gleichzeitig ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. der Offertsumme bei der Centralcassa in Wien, bei der Cassa des Comité dirigeant in Bucarest oder der Betriebsleitung in Lemberg oder Jassy zu erlegen.

Die näheren Bestimmungen für den Verkauf von Altmaterialien und für die Offertverhandlung, sowie das Detailverzeichniss der zu veräussernden Materialien können bei der Materialverwaltung in Wien, Bucarest, Lemberg und Jassy behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Wien, am 31. October 1884. (2667)

Der Verwaltungsrath.

VII. Vermischte Bekanntmachungen.

K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin. Massregeln gegen die Einschleppung der Reblaus (Phylloxera vastatrix). Laut Verordnung der Landesregierung für Bosnien

und die Herzegovina vom 4. October d. J. Nr. 19743/I ist zur Hintanhaltung der Einschleppung der Reblaus (Phylloxera vastatrix) die Einfuhr nachstehender Provenienzen aus Istrien, Croatien, Slavonien, Siebenbürgen, Steiermark, Niederösterreich, dann aus Serbien, Rumänien, Deutschland, der Schweiz, Italien, Spanien, Portugal, Frankreich und Russland in das Occupationsgebiet oder die Durchfuhr der unten verzeichneten Gegenstände untersagt.

Zur Ein- oder Durchfuhr dürfen folgende Artikel nicht gelangen und zwar:

1. Alle Bestandtheile des Weinstockes, der Früchte, der Blätter, des Holzes und der Wurzeln;
2. Weinblätter als Verpackungsmateriale von Früchten, Butter, Käse und anderen landwirthschaftlichen Erzeugnissen;
3. Schilfrohr (Arundo donax) als Stütze für Weinstöcke (insbesonders aus Pirano in Istrien), ebenso schon gebrauchte Rebpfähle;
4. Weinbergdünger und Abfälle von Weinstöcken aller Art.
5. Bewurzelte Pflanzen jeder Art, wenn selben noch Erdreich anhängt und wenn solche aus phylloxerirten Weingärten oder deren unmittelbarer Umgebung stammen.

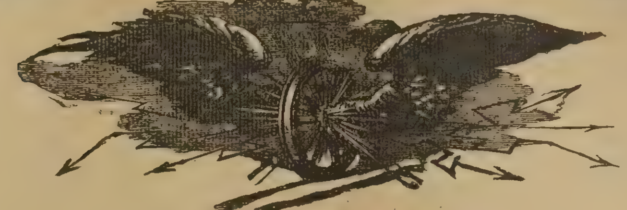
Aus allen übrigen oben nicht genannten Ländern und Gebietstheilen, so insbesondere aus dem bisher durch die Reblaus nicht inficirten Dalmatien, aus Cypern und Griechenland dürfen die genannten Artikel nur mit einer speciellen Bewilligung der Landesregierung ein- oder durchgeführt werden.

Banjaluka, den 27. October 1884. (2668)
Die Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 88. 1884.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. November 1884.

Inhalt:

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands,

nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt.
Band III. Betriebsjahr 1882/83.*)
Berlin 1884. Druck und Commissionsverlag von E. S. Mittler & Sohn, Kochstrasse 69/70.

Der II. Band der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands ist, wie wir seiner Zeit mittheilten,**) im Januar dieses Jahres erschienen. Dass die Herausgabe des III., das Betriebsjahr 1882/83 umfassenden Bandes noch in demselben Jahre (nach einem Zeitraum von ca. 9 Monaten) erfolgte, lässt auf eine ausserordentliche Rührigkeit des Reichs-Eisenbahnamts schliessen, umsomehr, als in Folge der, durch die Verstaatlichung grösserer Privatbahnen inzwischen hervorgerufenen, umfangreichen Veränderungen nicht unerhebliche Schwierigkeiten zu beseitigen waren. Gelingt es dem Reichs-Eisenbahnamt, wie beabsichtigt zu sein scheint, die statistischen Resultate des vorausgehenden Jahres regelmässig in dem nächstfolgenden zu veröffentlichen, dann wird noch mehr der hohe Werth dieser umfangreichen und eingehenden Statistik zur Geltung kommen. Unter Hinweis auf die in der No. 7 Jahrg. 1883 unserer Zeitung zu Band I ausgeführten Darstellungen lassen wir nachstehend die wichtigeren Daten des, unsererseits nur kurz angezeigten II.**), sowie des III. Bandes der Statistik folgen.

Der III. Jahrgang der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands entspricht in Form und Inhalt genau den früheren Veröffentlichungen. (Vergleiche No. 7, 12, 21 u. s. w. unseres Blattes pro 1883.) Der Anhang dazu enthält eine nach den inzwischen stattgehabten Besitzänderungen vervollständigte Uebersicht der Betriebseröffnungen der Deutschen Eisenbahnen. Die beigegebene Uebersichtskarte ist auf Grund der Eigenthumslängen aufgestellt. Eine unter Zugrundelegung der Betriebslängen entworfene weitere Uebersichtskarte ist dem gleichzeitig herausgegebenen zweiten, besonderen Bande der „übersichtlichen Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik" beigegeben.

Beide Veröffentlichungen enthalten eine graphische Darstellung über das Anlagecapital, die Betriebseinnahmen und den Betriebsüberschuss der Eisenbahnen Deutschlands, unter Angabe der kilometrischen Höhe der Daten und des procentualen Verhältnisses des Betriebsüberschusses zum Anlagecapital und zur Bruttoeinnahme. Das den Tabellen über die finanziellen Verhältnisse zu Grunde liegende Buchungsformular ist in einem dem neuesten Stande entsprechenden Abdrucke in dem zweiten Bande der „übersichtlichen Zusammenstellung" enthalten.

So grosse Bedeutung diese Statistik auch für das volkswirthschaftliche Leben hat, da sie den einzig richtigen Massstab zu Vergleichen über Anlagecapital, Betriebskosten, Frequenz und erzielte finanzielle Resultate der einzelnen Bahnen gewährt, so müssen wir uns bei dem grossen Umfange des Werkes ein Eingehen auf die Details leider versagen. Wir beschränken uns darauf, aus dem im Anhange zu Band III dargestellten Gesammtergebnisse der Statistik das wichtigste Material, unter Gegenüberstellung der Resultate aus den Betriebsjahren 1881/82 und 1882/83, herauszugreifen.

Vorbemerkung:

Die ausgeworfenen Zahlen betreffen: bei Tabelle 1 und 3 bis incl. 32 die normalspurigen Hauptbahnen, bei Tabelle 2 die normalspurigen Bahnen untergeordneter Bedeutung, bei Tabelle 33 und 34 die schmalspurigen Bahnen und bei Tabelle 35 die Privatzwecken dienenden Anschlussbahnen. Bei jeder Position

*) Das Betriebsjahr 1882/83 umfasst:
die Zeit vom 1. April 1882 bis 1. April 1883 bei Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Militär-Eisenbahn, Preussischen Staatsbahnen und auf Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Privatbahnen, ferner Württembergischen Staatsbahnen, Oberhessischen Eisenbahn, Berlin-Dresdener Eisenbahn, Münster-Enscheder Bahn, Rhein-Nahe-Bahn, Unterelbeschen, Altdamm-Colberger, Crefelder, Georgs-Marienhütter, Hoyaer, Kiel-Flensburger, Osterwieck-Wasserlebener, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Stargard-Cüstriner, Westholsteinischen, Wittenberge-Perleberger und Eisenberg-Crossener Eisenbahn;
die Zeit vom 1. Juli 1882 bis 1. Juli 1883 bei der Rappoltsweiler Strassenbahn und
die Zeit vom 1. Januar 1882 bis 1. Januar 1883 bei allen übrigen Eisenbahnen.

**) Siehe die Anzeige des Werks No. 12 S. 165 d. Ztg.

bezieht sich die erste Zahl auf das Betriebsjahr 1882/83, während die in Parenthese ( ) folgende Zahl das Betriebsjahr 1881/82 betrifft.

Tabelle 1.
(Vergleiche No. 19 unseres Blattes pro 1883.)
Verzeichniss der Eisenbahnen mit normaler Spurweite.

I. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen 12 (12) mit 22 492,47 (20 275,02) km Hauptbahnen und 3 095,25 (2 501,34) km Bahnen untergeordneter Bedeutung.

II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung 10 (10) mit 2 722,07 (33 11,54) km Hauptbahnen und 234,84 (451,14) km Bahnen untergeordneter Bedeutung.

III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung 43 (45) mit 5 370,77 (6 989,06) km Hauptbahnen und 1 001,20 (724,79) km Bahnen untergeordneter Bedeutung.

Anmerkung: Die angegebenen Kilometer beziehen sich auf die Eigenthumslänge.

Tabelle 2.
Zusammenstellung der normalspurigen Bahnen untergeordneter Bedeutung mit Angabe ihrer charakterisirten Merkmale.

1. Eigenthumslänge der Strecken untergeordneter Bedeutung 4 331,29 (3 677,37) km.

2. Unterbau. Länge desselben: a) mit besonderem Bahnkörper 4 290,25 (3 653,71) km, b) auf öffentlicher Strasse 41,04 (23,56) km.

3. Wegeübergänge im Bahnniveau: bewachte 1 366 (1 272), unbewachte 5 602 (4 365) km.

4. Durchschnittsgewicht der Schienen auf 1 km Gleis: 1. Stuhlschienen in maximo 72,00 (72,00) t, in minimo 44,84 (44,84) t. 2. Breitbasige Schienen auf Querschwellen: in maximo 77,04 (77,04) t, in minimo 37,60 (37,60) t; auf Langschwellen: in maximo 58,00 (58,00) t, in minimo 37,60 (37,60) t.

5. Grösste gestattete Fahrgeschwindigkeit pro Stunde: in maximo 30 (30) km, in minimo 4,50 (4,50) km.

Tabelle 3.

Die Eigenthumslänge am Ende des Betriebsjahres beträgt 34 916,60 (34 252,89) km, im Jahresdurchschnitt 34 603,80 (33 960,19) km. Nach Abrechnung der von den Verwaltungen nicht betriebenen, verpachteten eigenen Strecken: a) an Deutsche Bahnen 860,82 (690,42) km, b) an ausländische Bahnen 53,14 (54,86) km und unter Zurechnung der von den Verwaltungen betriebenen fremden Strecken: a) gepachtet von Deutschen Bahnen 365,13 (212,91) km, b) von Eigenthümern, welche Eisenbahnen nicht betreiben 496,46 (478,25) km, c) von ausländischen Bahnen 234,88 (236,61) km, ergiebt sich eine Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres von überhaupt 35 235,84 (34 603,59) km oder im Jahresdurchschnitt 34 922,94 (34 313,55) km. Von der Eigenthumslänge werden betrieben: eingleisig 24 468,13 (24 104,70) km, zweigleisig 10 398,71 (10 101,53) km, dreigleisig 35,15 (35,15) km und viergleisig 14,61 (3,34) km.

Die Betriebslänge

1. der Deutschen Staatsbahnen betrug a) am Ende des Betriebsjahres 25 837,37 (23 002,23) km, b) im Jahresdurchschnitt 25 693,54 (22 843,46) km;

2. der Privatbahnen unter Staatsverwaltung: a) am Ende des Betriebsjahres 2 959,86 (3 811,89) km, b) im Jahresdurchschnitt 2 943,05 (3 795,43) km.

3. der Privatbahnen mit eigner Verwaltung: a) am Ende des Betriebsjahres 6 438,61 (7 789,47) km, b) im Jahresdurchschnitt 6 286,35 (7 674,66) km.

Tabelle 4.
Vertheilung der Eisenbahnen nach Staaten.

Es sind z. B. an normalspurigen Bahnen vorhanden: in Elsass-Lothringen 1 239,69 (1 217,68) km oder auf je 100 qkm 8,54 (8,39) und auf je 10 000 Einwohner 7,91 (7,77) km; in Preussen: 50 529,23 (20 020,28) km oder auf je 100 qkm 5,90 (5,75) km und auf je 10 000 Einwohner 7,52 (7,34) km; in Bayern: 4 910,03 (4 891,24) km oder auf je 100 qkm 6,47 (6,45) km und auf je 10 000 Einwohner 9,29 (9,26) km; in Sachsen: 2 036,50 (2 041,32) km oder auf je 100 qkm 13,58 (13,62) km und auf je 10 000 Einwohner 6,85 (6,87) km.

Von sämmtlichen Staaten Deutschlands hat Sachsen im Verhältniss zur Grösse die meisten, das Fürstenthum Waldeck die wenigsten Eisenbahnen, während auf je 10 000 Einwohner 13,46 (13,46) km in Mecklenburg-Strelitz, 0,68 (0,68) km in Waldeck entfallen. Insgesammt sind in Deutschland vorhanden 34 845,58 (34 182,46) km oder auf je 100 qkm 6,45 (6,32) km und auf je 10 000 Einwohner 7,70 (7,56) km Eisenbahn.

Tabelle 5.
Unterbau.

Von der gesammten Bahnlänge 34 871,94 (34 252,89) km kommen auf die freie Strecke 31 072,44 (30 522,58) km, auf Bahnhöfe und Haltestellen 3 799,50 (3 730,31) km.

Tabelle 6.
Oberbau.

Die Länge der sämmtlichen Gleise beträgt 59 592,32 (58 340,51) km und zwar: I. Stuhlschienen 1 177,63 (1 257,93) km; II. breitbasige Schienen a) auf Querschwellen etc. 54 097,24 (53 102,97) km, b) auf Langschwellen 4 252,35 (3 907,43) km, c) direct auf der Unterbettung 36,62 (41,35) km; III. Schienen nach dreitheiligem System 28,48 (30,83) km. Aus den specielleren Angaben ist hervorzuheben, dass sich der Bedarf an Stahlschienen pro 1883 erheblich vergrössert, an Eisenschienen dagegen vermindert hat. Es ergiebt sich pro Kilometer Gleis ein Durchschnittsgewicht: 1. der Stuhlschienen von 65,73 (65,68) t; 2. der breitbasigen Schienen a) auf Querschwellen von 71,17 (71,35) t, b) auf Langschwellen von 54,24 (54,04) t, c) direct auf der Unterbettung von 86,29 (86,49) t; 3. der Oberschienen nach dreitheiligem System von 37,04 (37,02) t. Das Durchschnittsgewicht des Kleineisenzeugs auf 1 km Gleis beträgt: 1. bei Stuhlschienen 24,06 (24,01) t; 2. bei breitbasigen Schienen a) auf Querschwellen 6,28 (6,26) t, b) auf Langschwellen 10,56 (9,81) t, c) direct auf der Unterbettung 15,64 (15,39) t; 3. bei Schienen nach dreitheiligem System 17,92 (17,74) t. An hölzernen Querschwellen sind verwandt im Ganzen 56 569 541 (56 691 753) Stück oder auf 1 km Gleis 1 094 (1 093) Stück; an eisernen Querschwellen 3 381 101 (2 189 836) Stück oder auf 1 km Gleis 1 086 (1 077) Stück, an Steinwürfeln 809 994 (772 110) Stück oder auf 1 km Gleis 1 725 (1 731) Stück. An Weichen sind vorhanden: im Ganzen (auf einfache Weichen reducirt) 87 294,09 (85 309,13) Stück, davon liegen auf Bahnhöfen 86 335,09 (84 450,13), auf freier Strecke 939,00 (859,00) Stück. An Herz- und Kreuzungsstücken sind im Ganzen vorhanden 104 278,56 (101 446,56) Stück.

Tabelle 7.
Neigungs- und Krümmungsverhältnisse.

Von der Gesammtlänge der Bahnstrecken = 34 871,94 (34 252,89) km sind horizontal 10 821 655 (10 600 958) m oder 31,03 (30,95) pCt., geneigt 24 050 248 (23 651 907) m oder 68,97 (69,28) pCt. Die stärkste Neigung beträgt 1 : 29 (1 : 30). Die Länge der geraden Strecken beträgt 24 826 731 (24 362 905) m oder 71,19 (71,13) pCt., der Bahnkrümmungen 10 045 077 (9 889 960) m oder 28,81 (28,87) pCt.

Bezüglich der Tabelle 8 (Bahnhöfe etc.), 9 (Telegrapheneinrichtungen), 14 (Constructionsverhältnisse der Locomotiven) und der sonstigen in finanzieller Hinsicht weniger in Betracht kommenden und im Allgemeinen von den Daten der Statistik pro 1880 nicht erheblich abweichenden statistischen Tabellen ist von Erörterung des Inhalts an dieser Stelle abgesehen worden.

Tabelle 10.
Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues.

In zusammenhängenden Strecken sind umgebaut: Gleise aus Eisenschienen 1 561,67 (1 531,29) km, aus Stahlschienen 75,03 (146,69) km, in Gleise aus Eisenschienen 166,54 (238,03) km, aus Stahlschienen 1 470,16 (1 439,96) km. Die Gesammtkosten für Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues betragen 56 626 548 (54 079 662) ℳ, d. s. auf 1 km Gleislänge 962 (941) ℳ und auf 1 000 Locomotivkm 168 (173) ℳ. Durchschnittspreise neuer Oberbau-Materialien: a) für 1 t Schienen 164 (160) ℳ, für 1 t Kleineisenzeug 196 (199) ℳ, für 1 t eiserne Schwellen und Unterschienen 143 (131) ℳ, für 100 Stück hölzerne Querschwellen 438 (436) ℳ, für 100 Stück Steinwürfel 982 (593) ℳ, für 100 cbm Bedeckungsmaterial 190 (185) ℳ.

Tabelle 11.
Kosten des Materials und des Arbeitslohns für Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen.

A. Unterhaltungskosten. I. Der Anlagen auf freier Strecke, einschliesslich der durchgehenden Gleise auf den Bahnhöfen im Ganzen 32 273 074 (32 502 822) ℳ oder auf 1 km der unterhaltenen Strecken 928 (952) ℳ. II. Der Bahnhofsanlagen 21 060 164 (18 779 568) ℳ. III. Der Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör 2 117 662 (2 059 697) ℳ, berechnet auf 1 km der unterhaltenen Strecken 61 (60) ℳ.

B. Kosten des Materials zur Erneuerung des Oberbaues im Ganzen 50 273 001 (49 704 219) ℳ oder auf 1 km Gleislänge 854 (864) ℳ.

D. Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen incl. des Oberbaues im Ganzen 105 723 901 (103 046 306) ℳ, berechnet auf 1 km der unterhaltenen Strecken 3 039 (3 018) ℳ, auf 1 km Gleislänge 1 796 (1 792) ℳ, auf 1 000 Locomotivkm 314 (330) ℳ, auf 1 000 Wagenachskm aller Art 12 (12) ℳ.

Tabelle 12.
Allgemeine Uebersicht über den Bestand und die Beschaffungskosten der Betriebsmittel.

A. Bestand am Ende des Betriebsjahres: an Locomotiven 11 362 (11 020) Stück, an Personenwagen 20 892 (20 455) Stück, an Gepäck- und Güterwagen 235 546 (226 019) Stück.

B. Beschaffungskosten der am Ende des Betriebsjahres vorhandenen Betriebsmittel: a) für Locomotiven nebst Tendern 564 293 320 (552 637 561) ℳ oder durchschnittlich auf 1 Locomotive nebst Tender 49 665 (50 158) ℳ und auf 10 km Betriebslänge 160 351 (159 737) ℳ; b) für Personenwagen 157 013 680 (153 502 031) ℳ oder durchschnittlich auf 1 Personenwagen 7 515 (7 505) ℳ und auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr 45 390 (45 140) ℳ.

C. Für Gepäck- und Güterwagen 694 244 908 (668 666 416) ℳ oder auf 1 Stück 2 947 (2 958) ℳ und auf 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr 197 892 (193 957) ℳ.

Tabelle 15 und 16.
Bestand der Personen-, Gepäck- und Güterwagen.

Gesammtbestand: a) der Personenwagen am Ende des Betriebsjahres 20 963 (20 520) Stück; b) der Gepäck- und Güterwagen 238 200 (227 977) Stück.

Tabelle 17.
Leistungen der Locomotiven.

Die im eigenen Betriebe befindlichen Locomotiven haben insgesammt geleistet:

A. Locomotivkilometer: 1. bezüglich der Unterhaltung der Locomotiven 335 814 851 (312 485 113) oder durchschnittlich 1 Locomotive 30 069 (28 641); 2. bezüglich der Kosten der Züge 283 090 588 (265 330 951).

B. Wagenachskilometer überhaupt: 9 126 098 870 (8 620 295 881).

C. Tonnenkilometer brutto im Ganzen: 57 321 004 867 (53 180 968 540) oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 1 643 503 (1 549 853) und auf 1 Nutzkm 251 (248).

Tabelle 18.
Leistungen der Personen-, Gepäck- und Güterwagen.

I. Leistungen an Wagenachskilometern auf den eigenen Betriebsstrecken: A. von Personenwagen im Ganzen 1 567 280 572 (1 486 914 377) oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr 44 405 (44 164). B. von Gepäckwagen 515 855 936 (494 590 717) oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr 14 616 (14 690). C. von Güterwagen 6 848 454 323 (6 452 166 823) oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr 197 035 (188 985).

II. Leistungen an Tonnenkilometern auf den eigenen Betriebsstrecken brutto: 1. der Personenwagen 7 374 369 693 (6 886 041 855); 2. der Gepäckwagen 2 184 454 248 (2 071 398 157); 3. der Güterwagen 35 851 573 470 (33 127 689 134).

Tabelle 19.
Kosten der für die Leistungen der Betriebsmittel verwendeten Materialien.

I. Kosten für die Locomotiven. A. Kosten des Brennmaterials für die Locomotiven insgesammt 30 083 681 (29 263 812) ℳ, im Durchschnitt auf 1 000 Nutzkm 132,08 (136,25) ℳ, auf 1 000 Locomotivkm 106,27 (110,26) ℳ, auf 1 000 Wagenachskm aller Art 3,30 (3,39) ℳ, auf 1 000 Brutto-Tonnenkm 0,52 (0,55) ℳ. B. Kosten des Schmiermaterials überhaupt 2 707 552 (2 594 227) ℳ, durchschnittlich auf 1 Locomotive 242 (238) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 11,89 (12,08) ℳ, auf 1 000 Locomotivkm 9,56 (9,77) ℳ. C. Kosten des Putz- und Verpackungsmaterials 1 377 510 (1 306 897) ℳ, durchschnittlich auf 1 Locomotive 123 (120) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 6,05 (6,09) ℳ, auf 1 000 Locomotivkm 4,87 (4,92) ℳ.

II. Kosten für die Leistungen der Wagen aller Art: a) Schmiermaterial: in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen 322 259 (382 308) ℳ, in Güter-, Arbeits- und Materialzügen 498 647 567 286 ℳ; b) Putzmaterial: 189 550 (184 730) ℳ; c) Desinfectionsmaterial 40 698 (24 150) ℳ.

III. Kosten der Beleuchtung der Züge 1 470 249 (1 418 055) ℳ.

IV. Kosten der Erwärmung der Züge 872 129 (740 850) ℳ.

Tabelle 20.
Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel.

In den vorhandenen 384 (381) Werkstätten waren durchschnittlich jeden Tag beschäftigt 2 719 (2 571) Beamte, 33 771 (33 069) Handwerker und 8 812 (8 258) sonstige Arbeiter. Die durchschnittliche Arbeitszeit beträgt 8,10 (7,90) bis 11,99 (13,39) Stunden. Für die Werkstätten wurden verausgabt im Ganzen: 90 522 982 (85 855 785) ℳ, für Leistungen ausserhalb der Werkstätten 13 198 841 (13 680 007) ℳ.

Tabelle 21.
Kosten der Zugkraft.

A. Unmittelbare Ausgaben: Kosten des Locomotivpersonals, des Brennmaterials zur Heizung der Locomotiven, des Schmier-, Putz- und Verpackungsmaterials und der Wasserbeschaffung im Ganzen 75 854 006 (72 268 964) ℳ oder auf 1 000 Nutzkilometer 333 (337) ℳ, auf 1 000 Wagenachskm aller Art 8,31 (8,38) ℳ.

B. Mittelbare Ausgaben: Kosten der Unterhaltung der Locomotiven und Tender, der Unterhaltung und Reinigung der Schuppen etc., Bezüge des Aufsichtspersonals, allgemeine Kosten (Bureaubedürfnisse etc.) und Antheil an den Kosten der Allgemeinen Verwaltung 45 384 150 (43 913 603) ℳ. Nach Zurechnung der Ausgaben für Erneuerung ganzer Locomotiven und Tender, sowie nach Zu- und Abrechnung der Einnahmen und Ausgaben an Miethe und Leihgeld für geliehene und verliehene Locomotiven betragen die Gesammtkosten der Zugkraft 124 731 548 (119 678 152) ℳ.

Tabelle 22.
Personenverkehr.

Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr überhaupt 253 888 791 (245 029 681) ℳ oder in Procenten der Gesammteinnahme 26,21 (26,57) pCt. und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr 7 193 (7 276) ℳ, d. s. auf 1 000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen 122 (124) ℳ. Befördert sind in I. Wagenclasse 2 241 287 (2 236 437) Personen oder 0,93 (1,00) pCt., in II. Wagenclasse 30 490 826 (29 127 908) Personen oder 12,59 (13,02) pCt., in III. Wagenclasse 154 158 745 (139 899 134) Personen oder 63,63 (62,55) pCt., in IV. Wagenclasse 48 534 000 (45 881 000) Personen oder 20,03 (20,52) pCt. An Militärs 6 839 402 (6 507 387) Personen oder 2,82 (2,91) pCt., auf Rückfahrt-, Rundreise- und Abonnementsbillets 107 429 872 (101 266 479) Personen oder in Procenten aller Personen 44,34 (45,28) pCt. Die durchschnittliche Beförderungslänge für jede Person beträgt: in I. Classe 74,04 (73,51) km, in II. Classe 42,90 (43,57) km, in III. Classe 23,47 (25,85) km, in IV. Classe 32,59 (32,69) km, bei Militärs 66,95 (57,20) Kilometer, bei Rückfahrtbillets 23,52 (23,63) km und die Einnahme für I. Classe 14 115 376 (13 889 052) ℳ oder 5,77 (5,89) pCt., auf 1 Person 6,30 (6,21) ℳ, auf 1 Personenkm 8,51 (8,45) ₰, für II. Classe 72 067 602 (70 055 398) ℳ oder 29,45 (29,71) pCt., auf 1 Person 2,36 (2,41) ℳ, auf 1 Personenkm 5,51 (5,52) ₰, in III. Classe 118 803 993 (114 058 163) ℳ oder 48,56 (48,37) pCt., auf 1 Person 0,77 (0,82) ℳ, auf 1 Personenkm 3,28 (3,28) ₰, in IV. Classe 33 771 584 (32 103 752) ℳ oder 13,80 (13,62) pCt., auf 1 Person 0,70 (0,70) ℳ, auf 1 Personenkm 2,14 (2,14) ₰, für Militärs 5 919 989 (5 686 680) ℳ oder 2,42 (2,41) pCt., auf 1 Person 0,87 (0,87) ℳ, auf 1 Personenkm 1,52 (1,53) ₰, für Rückfahrtbillets etc. 78 989 240 (74 281 742) ℳ oder 32,28 (31,50) pCt., auf 1 Person 0,73 (0,73) ℳ, auf 1 Personenkm 3,13 (3,10) ₰.

Anzahl der Personen in Schnellzügen 8 885 823 (8 516 960), in Personen- und gemischten Zügen 233 378 437 (215 134 906). An Personenkilometer sind zurückgelegt im Ganzen 7 063 880 957 (6 782 371 022), d. s. auf 1 km der durchschn. Betriebslänge im Personenverkehr 200 138 (201 409) Personenkm. Die durchschn. Beförderungslänge für jede Person beträgt 29,16 (30,33) km.

Tabelle 23.
Güterverkehr.

Einnahme aus dem Güterverkehr überhaupt 652 188 275 (612 051 464) ℳ oder 67,32 (66,37) pCt. der Gesammteinnahme und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr 18 764 (17 899) ℳ, auf 1 000 Achskm der Güterwagen 95 (95) ℳ. Von den Einnahmen entfallen auf Frachterträge: a) für Beförderung von Eil- und Expressgut 18 095 908 (17 341 846) ℳ, b) Frachtgut 586 615 291 (552 384 492) ℳ, c) Postgut 2 191 536 (2 234 238) ℳ, d) Militärgut 1 028 436 (1 090 474) ℳ, e) Vieh, Pferde etc. 22 649 204 (19 439 671) ℳ, f) Leichen 279 570 (283 604) ℳ, g) frachtpflichtiges Dienstgut 3 559 712 (3 311 423) ℳ, h) Frachtzuschläge 1 250 304 (1 207 047) ℳ und i) auf sonstige Nebenerträge 16 518 314 (14 758 669) ℳ. Befördert sind: 1. Eil- u. Expressgut 814 146 (755 924) t oder 0,44 (0,45) pCt. aller gegen Frachtberechnung beförderten Tonnen, 2. Stückgut 9 363 157 (9 087 942) t oder 5,06 (5,40) pCt., 3. Wagenladungsclasse A 1 2 673 170 (2 827 007) Tonnen oder 1,45 (1,68) pCt., 4. Wagenladungsclasse B. 3 911 119 (3 745 611) t oder 2,12 (2,23) pCt., 5. Specialtarif A2 5 512 081 (5 406 933) t oder 2,98 (3,21) pCt., 6. Specialtarif I 11 465 751 (9 865 650) t oder 6,20 (5,86) pCt., 7. Specialtarif II 5 884 065 (5 106 412) t oder 3,18 (3,03) pCt., 8. Specialtarif III 41 257 249 (35 093 442) t oder 22,32 (20,86) pCt., 9. Ausnahmetarif für Eilgut, Stückgut und Wagenladungen von 5 bis 10 t excl. 438 300 (505 341) t oder 0,24 (0,30) pCt., 10. Ausnahmetarif für Wagenladungen von 10 t und darüber 96 304 964 (89 366 652) t oder 52,10 (53,11) pCt., im Ganzen 176 809 856 (161 004 990) t oder in Procenten aller gegen Frachtberechnung beförderten Tonnen 95,64 (95,68) pCt. Ferner: Postgut 189 962 (200 705) t oder 0,10 (0,12) pCt., Militärgut 93 001 (89 977) t oder 0,05 (0,05) pCt., Viehtransporte 2 891 061 (2 301 637) t oder 1,56 (1,37) pCt., frachtpflichtiges Dienstgut 4 067 294 (3 924 005) t oder 2,20 (2,33) pCt. Einschliesslich der Güterbeförderung ohne Frachtberechnung sind transportirt überhaupt 192 167 374 (175 272 916) t, d. s. Tonnenkilometer 15 581 834 967 (14 271 160 336), auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr 448 300 (417 908). Jede Tonne ist durchschnittlich auf eine Betriebslänge von 81,06 (81,42) km befördert.

Die Einnahmen betragen:

	In Procenten der Einnahme aus der Güterbeförderung pCt.	auf 1 t ℳ	auf 1 tkm ₰
1. bei Eil- und Expressgut	2,73 (2,80)	21,23 (22,06)	22,94 (23,16)
2. bei Stückgut . . .	15,90 (16,46)	10,77 (10,80)	12,13 (12,07)
3. bei der Allgemein. Wagenladungs-Classe 1	3,56 (3,91)	8,45 (8,25)	7,29 (7,34)
4. bei der Allgemein. Wagenladungs-Classe B	4,75 (5,05)	7,70 (8,03)	6,20 (6,22)
5. bei dem Specialtarif A 2	3,96 (4,20)	4,55 (4,63)	5,87 (6,02)
6. bei dem Specialtarif I	8,21 (7,50)	4,54 (4,53)	4,95 (4,99)
7. bei dem Specialtarif II	3,32 (3,09)	3,58 (3,61)	4,03 (4,08)
8. bei dem Specialtarif III	14,77 (13,99)	2,27 (2,38)	3,28 (3,27)
9. bei dem Ausnahmetarif für Eilgut, Stückgut u. Wagenladungen von 5 bis 10 t excl.	0,84 (1,04)	12,20 (12,30)	6,29 (6,02)
10. bei dem Ausnahmetarif für Wagenladungen von 10 t und darüber . . .	37,33 (37,59)	2,46 (2,51)	2,98 (3,09)
11. bei Postgut . . .	0,34 (0,37)	11,54 (11,13)	16,19 (15,26)
12. bei Militärgut . .	0,16 (0,18)	11,06 (12,12)	12,83 (12,94)
13. bei Viehtransporten	3,57 (3,26)	7,83 (8,45)	9,06 (10,06)
14. bei frachtpflichtigem Dienstgut . .	0,56 (0,56)	0,88 (0,84)	ℳ 2,08 (1,81)

(Fortsetzung folgt.)

Gründung einer Vicinalbahn-Bank in Ungarn

vom Abgeordneten Andreas György, Redacteur des „Ungarischen Eisenbahn-Fachblattes".

Das Zustandekommen einer Ungarischen Vicinalbahn-Bank ist zur brennenden Frage geworden. Der Bedarf an Capital wächst mit der Entwickelung des Bahnnetzes und erreicht schon derzeit eine solche Höhe, dass die Beschaffung desselben sich vor einigen Decennien als unmöglich erwiesen hätte. Der G.-A. XXXI vom Jahre 1880 über Localbahnen gehört trotz dessen Gebrechen zu den wenigen neueren Gesetzen, die eine wirkliche Lücke und zwar gut ausgefüllt haben. Es ist allbekannt, dass mit dem Inslebentreten dieses G.-A. gleichzeitig auch die Eisenbahn-Bank in Budapest entstand. Lange vorher kam bei Gelegenheit eines in der nationalöconomischen Commission der Königlich Ungarischen Academie der Wissenschaften gehaltenen Vortrages die Frage zur Verhandlung, auf welche Art das nöthige Capital für den angeregten Eisenbahnbau zu beschaffen wäre. Verschiedene Modalitäten sind als Ideen aufgetaucht. Die eine war die Emission von vinculirten Obligationen auf den betheiligten Gründer nach dem Muster der „Improvement of Land Act" vom Jahre 1864, die zweite die Erklärung der Beitrittsverpflichtung, die dritte der Weg der Prioritäts-Obligationen und endlich das combinirte Verfahren, das im G.-A. XXXI vom Jahre 1880 zum Ausdrucke kam. Heute, kaum 4 Jahre nach Geltung des Gesetzes, tauchen abermals Anschauungen auf, insbesondere in Rücksicht auf die Zulassung der Prioritäts-Obligation. Die Beitrittsfrage wurde mittelst Stammactie — ohne jeden Zwang, mit Zuziehung des Aerars — ziemlich gut gelöst, das Maximum von weiteren $^3/_5$ Theilen wird praktischer Weise in vielen Fällen durch Schulden gedeckt. Das Ergebniss des Raisonnements ist daher, wenn eine Vicinalbahn sich mit einer schwebenden Schuld belasten kann, warum könnte sie nicht auch im Wege der Prioritäts-Obligation mit einer consolidirten Schuld sich belasten? Auf diese Frage ist schwer zu antworten. Es ist einleuchtend, dass, wenn eine Unternehmung bei einer Eisenfabrik oder überhaupt bei einer Sparcasse mit fixen Zinsen und fixen Antheilszahlungen sich mit auf je 6 Jahre fälligen Wechseln belasten kann, dieselbe klüger und zweckmässiger vorgehen würde, diese Belastung auf 40—50—60 Jahre zu erweitern, weil dies billiger und mit kleineren Zahlungsverpflichtungen verbunden, daher viel weniger gefährlich ist. Nur dass beiderlei Verfahren, daher auch das der Prioritäts-Obligation mit sehr grosser Gefahr verbunden und überaus gewagter Natur ist; daher auch die Gesetzgebung rationell vorging, als sie an Stelle der fixen Zinsen der Prioritäts-Obligation die aus dem Einkommen der Prioritäten-Actie versicherte Dividende setzte. Dieser Vorgang der Regierung ist nicht recht klar, denn die deutliche Intention der Gesetzgebung war doch die, dass sie jede Gefährdung des Bestandes der Vicinalbahnen selbst gegen die Zinsenforderungen der Prioritäts-Obligationen sicherstelle, und nun wird eine von diesem weit gefährlichere Art der schwebenden Schuld gestattet, bei welcher doch sehr leicht irgend eine Vicinalbahn zur Verauctionirung gelangen könnte, da man sich doch kaum eine Vicinalbahn vorstellen kann, welche die Hälfte oder $^3/_5$ ihres Capitals mit den laufenden Zinsen binnen 5—6 Jahren zurückzuzahlen im Stande und sich gegen die Wechselwirthschaft (Eisenbahnen zu bauen auf Wechsel) resp. gegen die traurigen Consequenzen zu behaupten in der Lage wäre.

Bei mehr als 1 000 km zu erbauenden Localeisenbahnen, welche mehr als 34½ Millionen Nominal-Capital erfordern, wäre eine solche Praxis gefährlich, und wenn auch in einigen Fällen nach den Chancen der Börse dieses Verfahren in Anwendung getreten ist, so ist doch dafür zu halten, dass die Verbreitung und Fortsetzung dieses Systemes den Samen ernstester Gefahren in sich birgt. Es giebt daher keinen anderen sicheren Weg, und dies folgt schon aus dem Geiste des Gesetzes, als den der Prioritäts-Obligation. Diesen Weg einzuschlagen, waren die Interessenten zwar überall bestrebt, aber sie konnten nicht die gehörige Art der Verwerthung finden.

Traurig ist es, dass die Gölnitzthaler, die Marmaros-Salzbahn, die Kétegyháza'er, Kisjenö'er, Barcs-Pakracz'er Eisenbahnen durchschnittlich mit 70 pCt. und die Szatmar-Nagy-Banyaer mit 66⅔ ihre Prioritäts-Obligation verkauft haben, es ist noch ein Glück, wenn man 6 pCt. Interessen tragende Papiere mit 80 pCt. veräussert, obzwar schon die 5procentige Rente mit 88 pCt. an den Mann gebracht werden kann. Der Grund hierfür, warum dem so ist, ist ganz klar. Jene Beträge, die durch die Bahnen gesichert erscheinen, sind verhältnissmässig geringfügiger Natur, weshalb sie den Gegenstand einer besonderen Emission nicht bilden konnten, sie blieben daher bei den Käufern unverwerthbar. Auf diese Papiere finden sich wenige Abnehmer, es wurde daher ein wirkliches Monopol geschaffen; überdies können auch jene, die dieses Monopol geniessen, der möglichen Erschöpfung nicht entgehen, weil der Ungarische Geldmarkt so vieler Millionen als zu diesem Behufe nothwendig wären, nicht entbehren kann. Dass man diesem Mangel abhelfen muss, ist klar. Dies bezweckte seinerzeit die Ungarische Eisenbahn-Bank; dass ihr dies nicht gelang, hat die Erfahrung gelehrt. Es ist gewiss, dass einzig und allein der Umstand die Ursache war, dass die Majorität der Direction, abweichend von dem Hauptzwecke der Bank, sich in allerlei Geschäfte einliess, wodurch die Möglichkeit der Emittirung der Pfandbriefe für immer abgeschnitten wurde. Es war Allen klar, dass die vortheilhafte Verwerthung der Papiere der Vicinalbahn nur durch eine Unification zu erreichen möglich sei, diese Unification aber nur durch eine Bank bewerkstelligt werden kann, welche auf Grund der bei ihr in gleichem Werthe aufbewahrten Prioritäts-Actien, unterstützt von ihrem Vermögen und Credite, Obligationen oder Pfandbriefe in derselben Höhe emittiren würde. Nur auf diese Weise wäre für diese Papiere ein constanter, sicherer und expansiver Markt zu finden gewesen. Aber dazu ist eine Bedingung erforderlich — und diese wurde bei der Eisenbahn-Bank fallen gelassen, und zwar dass eine solche Bank von allen anderen Geschäften sich fern halte, weil dieselben das Vertrauen in die Stabilität der Bank erschüttern, was auf den Cours der Obligationen und Pfandbriefe entscheidend wirkt. Durch eine Vicinalbahn-Bank ist bei den heutigen Geldverhältnissen zu erreichen, dass unsere Vicinalbahnen ihre 6procentigen Prioritäts-Actien einer Bank nicht mit 80, sondern nahezu 90 pCt. veräussern können, was bei einem effectiven Jahresbedarf von 10 000 000 eine Million beträgt und hierbei auch noch der Bank ein Nutzen verbleibt, diese Folge könnte aber nur dann eintreten, wenn die ganze Geschäftsleitung der Bank solid und zur Emittirung der Obligationen und Pfandbriefe geeignet wäre, was ebenfalls eine unerlässliche Bedingung voraussetzt, dass, wie bereits gesagt, die zu diesem Zwecke entstandene Bank sich aller anderen Geschäfte absolut enthalte.

Die Lieferfristen der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Die seit 1. v. M. für die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in Wirksamkeit getretenen Lieferfrist-Bestimmungen gestalten sich für die Oesterreichischen Bahnen insofern ungünstig, als denselben nicht gleich den Ungarischen Zuschlagfristen für gewisse Uebergänge gestattet wurden. Es giebt in Oesterreich kaum eine Bahnverwaltung, in deren Bereiche sich nicht auch Linien mit so dünnem Verkehr, wie bei einigen Bahnen in Ungarn befinden. Selbst auf den Hauptlinien nimmt zu gewissen Zeiten der Verkehr so ab, dass nur wenige Güterzüge und zwar meist nur die Manipulationszüge zur Einleitung gelangen können. Es bedarf sonach keines Beweises, dass für kurze Transitstrecken bei einem noch so dichten Verkehre die Lieferfristen nicht ausreichen. Ueberdies giebt es viele Strecken, wo von Uebergangs- zu Uebergangs-Station auch noch weit kürzere Distanzen zurückzulegen sind, und wo ausserdem noch ein geringerer Zugverkehr besteht. Andererseits sind

für den Verkehr nach den Secundärbahnen, sowie nach Bahnlinien, welche keinen Nachtdienst haben, auch wenn es sich um Güter handelt, die auf diesen Bahnstrecken zur Abgabe gelangen, die publicirten Lieferfristen durchaus nicht zureichend. Für die Localbahnen ist nämlich die Dichtigkeit des Verkehrs der anschliessenden Hauptlinien kaum von Belang, denn wenn die Localbahn ihrem eigenthümlichen Charakter entsprechend, nur 1 oder 2 Züge pro Tag in jeder Richtung hat, so wird es sich ohne Rücksicht auf die Verkehrs-Intensität der anstossenden Hauptlinien doch sehr häufig ereignen, dass ein Gut in der betreffenden Einbruchstation der Localbahn zu einer Zeit anlangt, von welcher ab innerhalb eines Zeitraumes von 12 bis 18 Stunden kein Zug auf die Localbahn abgeht, daher das Gut während dieser Zeit ruhen muss. Dies ist insbesondere bei allen jenen Gütern der Fall, welche Abends in der betreffenden Uebergangsstation anlangen und daher, weil in der Nacht auf der Localbahn kein Zug verkehrt, bis zum nächsten Morgen liegen bleiben müssen. Für alle diese Erwägungen lassen sich zahlreiche Illustrationen aus den bestehenden Zugsverkehren und Fahrordnungen anführen, dass die Lieferfristen in sehr vielen Fällen unmöglich eingehalten werden können. Nach den alten sowohl, als auch nach den neuen Lieferfrist-Bestimmungen entfält auf die Transitbahn nur ein der Streckenlänge proportionaler Theil der Transportfrist, welcher, je nach der Länge der im Ganzen zurückgelegten Strecke, auf je 10 km reducirt, bei Frachten in der Regel 1,3 bis 1,8 Stunden und bei lebenden Thieren und Eilgut meist nur 0,8 bis 1 Stunde beträgt. Wird diesen Ziffern gegenüber gehalten, dass ein Manipulationsgüterzug mit Einrechnung der normalen Stations-Aufenthalte zur Zurücklegung einer Strecke von 10 km im Durchschnitte ca. 1,15 Stunden benöthigt, so ergibt sich, dass die Transportfrist bei Frachtgütern durch die blosse Beförderung mit dem Zuge nahezu aufgebraucht wird, bei Eilgütern und lebenden Thieren aber hierzu gar nicht ausreicht. Hierbei ist der ungestörte Verkehr vorausgesetzt und auf Zugverspätungen, wie sie sich durch unvermeidliche Zufälligkeiten, als: Kreuzungen mit verspäteten Vorrangszügen, starke Manipulation etc., häufig ergeben, als Befreiungsgrund bei Lieferzeit-Ueberschreitungen aber nicht geltend gemacht werden können, keine Rücksicht genommen. Von den Expeditionsfristen kommt in jenen Fällen, wo mehrere Bahnen beim Transporte betheiligt sind, was ja bei der Complication des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes, bei einigermassen grösseren Distanzen sehr häufig der Fall ist, naturgemäss nur ein geringer Theil auf die Transitbahn, welcher Antheil z. B. bei 4 participirenden Bahnen für Frachten 9 Stunden, für Eilgut und lebende Thiere sogar nur 4½ Stunden beträgt. Daraus ergiebt sich, dass auf Transitbahnen selbst bei promptester Expedition die Einhaltung der Lieferfristen den grössten Schwierigkeiten begegnet, und bei lebenden Thieren und Eilgut, sofern zu deren Beförderung, wie dies sehr oft der Fall ist, nur Manipulations- oder gleichwerthige Güterzüge zur Verfügung stehen, ganz unmöglich ist. Letzteres ist auch der Fall bei Gütern, die einer Umladung unterliegen. Dasselbe gilt insbesondere, wie erwähnt, für den Verkehr nach und von den Secundärbahnen. Daher es dringend erwünscht wäre: dass gewisse nach den obwaltenden Verhältnissen als nöthig erscheinende Zuschläge zu den neuen Lieferfristen bewilligt werden.

Erlass des K. K. Handelsministers vom 15. October 1884

an die Verwaltungen sämmtlicher Oesterreichischer Eisenbahnen, betreffend die Anträge der Eisenbahntarif-Enquête zum Betriebs-Reglement.

In Erledigung des von der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Namen der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen mit Eingabe vom 13. Juli 1883 erstatteten Berichtes über das Resultat der von den Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen gepflogenen Verhandlungen, betreffend die von der Eisenbahntarif-Enquête zum Betriebsreglement gestellten Anträge 1, 7, 9 und 10, wird der Verwaltung Nachstehendes eröffnet:

Im Antrage 1 (zu § 47 und § 67, Punkt 3 des Betriebsreglements) wünscht die Eisenbahntarif-Enquête, dass alle Vorschriften, welche die ordnungsmässige Verpackung der Güter betreffen, und einen Einfluss auf die Uebernahme (§ 47), Berechnung der Frachtgelder (§ 52), oder die Haftpflicht (§ 67) ausüben sollen, übersichtlich zusammenzustellen und von Zeit zu Zeit zu ergänzen und zu veröffentlichen seien.

Es lässt sich nicht verkennen, dass der durch die Directoren-Conferenz vom 14. Juni 1883 acceptirte und mit der obbezogenen Eingabe vorgelegte Entwurf einer diesfälligen Kundmachung dem Wunsche der Tarifenquête nicht im ausreichenden Masse Rechnung trägt, da dieser Entwurf zum grössten Theile nur Bestimmungen enthält, welche dem gemeinsamen Tarifhefte I und dem Betriebsreglement entnommen sind.

Wenn auch von der Aufstellung eines alphabetischen Waarenverpackungs-Verzeichnisses, auf welches die Eisenbahntarif-Enquête hinzielte, in Anbetracht der mit der Ausarbeitung und Evidenzhaltung desselben verbundenen ausserordentlichen Schwierigkeiten bis auf Weiteres abgesehen werden soll, so wird nichtsdestoweniger eine Ergänzung des vorgelegten Entwurfes einer diesbezüglichen Kundmachung dadurch zu veranlassen sein, dass in derselben jene Artikel, welche unverpackt zugelassen sind, nicht beispielsweise, sondern taxativ aufgezählt werden, und dass in dieselbe die Anlage D zum Betriebsreglement einbezogen wird.

Dieser erweiterten Kundmachung, welche am zweckentsprechendsten in den Tarifen (gemeinsames Tarifheft I) als Anhang Aufnahme zu finden haben wird, ist ein alphabetischer Index aller in derselben namentlich aufgeführten Artikel unter Angabe der betreffenden Seitenzahl vorauszusenden.

Was den zu § 56, Al. 7 des Betriebsreglements gestellten Antrag 7 betrifft, so wird demselben durch den vorgelegten Entwurf einer Vorschrift über die Bestellung von Güterwagen im Allgemeinen in befriedigender Weise Rechnung getragen.

Rücksichtlich der einzelnen Bestimmungen dieses Entwurfes kommt jedoch Folgendes zu bemerken:

Im Punkte 2 ist als vorletztes Alinea einzuschalten: „Endlich kann die Bestellung und Anweisung des Angeldes im telegraphischen Wege erfolgen".

Zu Punkt 5 und 6 wird behufs Abkürzung des etwas langen Zeitraumes, während welchem eine Partei darüber in Ungewissheit wäre, ob sie die bestellten Wagen auch wirklich erhalten werde, empfohlen, den Bestellungstermin von 3 Tagen vor dem Datum, an welchem die Wagen gestellt werden sollen, auf 2 Tage zu reduciren.

Zu Punkt 7 wird bemerkt, dass jener Besteller, welcher die Wagen innerhalb eines kürzeren Termines wünscht, und dessen Bestellung laut der bisher nur im Uebereinkommen-Comité festgestellten Dienstvorschrift auch der Reihenfolge nach in das Bestellungsbuch einzutragen ist, wegen dieses kürzeren Bestellungstermines späteren Bestellern gegenüber nicht zurückgesetzt werden darf.

Das Schlussalinea des Punktes 8, durch welches einer allfälligen richterlichen Entscheidung vorgegriffen wird, und welchem vorkommenden Falls die richterliche Anerkennung versagt werden könnte, ist zu streichen.

Ferner erscheint es im Interesse der Verfrächter geboten, die im Punkte 10 in Aussicht genommene eventuelle Sistirung der Punkte 5, 6, 7 und 8 dieser Vorschrift auch in den öffentlichen Blättern zu veranlassen.

Antrag 9 (zu § 59, Alinea 1 und 2 des Betriebsreglements) betreffend die nachträgliche Disposition des Aufgebers, bleibt wegen seines innigen Zusammenhanges mit den Anträgen der Berner Conferenz in suspenso, bis über die letzteren endgiltig entschieden sein wird.

Ferner wird die zu Antrag 10 (zu § 59, Punkt 2) in der Eingangs bezogenen Eingabe abgegebene Erklärung, dass die Bahnverwaltungen gerne bereit sind, gegenüber dem im Alinea 1 enthaltenen Wunsche, dass die Fristen, binnen welchen die vom Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, in einer den localen Verhältnissen, der Natur der Güter und den Wünschen der Verfrächter Rechnung tragenden Weise verlängert werden, bei den diesbezüglichen, fallweise zu treffenden Vereinbarungen die möglichste, den jeweiligen Verkehrsverhältnissen entsprechende Coulance zu üben, mit Befriedigung zur Kenntniss genommen.

Das Gleiche gilt von der Zusage, dass die Bahnverwaltungen dem im Alinea 2 des Antrages behandelten Wunsche Rechnung tragen werden, nach welchem in diese Fristen die Zeit, während welcher die Beladung oder Entladung durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Organe verhindert oder unterbrochen wurde (Verschiebedienst, Zugsverkehr u. s. w.), nicht eingerechnet werden dürfe.

Die Bahnverwaltungen werden jedoch aufgefordert, dieses Zugeständniss in den Tarif (gemeinsames Tarifheft, Theil I) an entsprechender Stelle aufzunehmen.

Was weiter das von der Galizischen Carl-Ludwigbahn Namens der übrigen Eisenbahnverwaltungen mit Eingabe vom 30. December 1883, Z. 253/D. C., erstattete Gutachten, betreffend die von der Tarifenquête zum Betriebsreglement gestellten Anträge 2, 6, 8 und 12 bis 16 betrifft, so wird, nachdem die Anträge 2, 8 und 13 in der Verordnung vom 1. Juli 1884, R.-G.-Bl No. 106 (VIII. Nachtrag zum Betriebsreglement), entsprechend berücksichtigt worden sind, rücksichtlich der übrigen Anträge noch Nachstehendes eröffnet:

Antrag 6 dahin gehend, dass der Schlusssatz des § 53, Alinea 2 des Betriebsreglements zu lauten hätte: „Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten auch ohne Reclamation zu ersetzen", bildet nebst den von den Bahnverwaltungen hierzu in Aussicht genommenen Amendements lediglich eine naturgemässe Folgerung aus der dermaligen Textirung des Betriebsreglements, daher eine Abänderung des letzteren nicht erforderlich ist.

Die Bahnverwaltungen werden jedoch aufgefordert, ihrem Personale die den gestellten Anträgen entsprechenden Directiven im Instructionswege zu ertheilen.

Ueber den Antrag 12 (zu § 63), betreffend die Haftung für die Gepäckträger, sind weitere Erhebungen im Zuge, und wird daher die Entscheidung noch vorbehalten.

Antrag 14, Alinea 1 (zu § 67, Punkt 5) geht dahin, dass die Eisenbahnen in Ansehung begleiteter Thiertransporte nur dann nicht für den Schaden haften sollen, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, wenn Seitens derselben keine separaten Gebühren für die Hin- und Rückreise der Begleiter eingehoben werden.

Hinsichtlich dieses Antrages wird den Seitens der Bahnverwaltungen geltend gemachten Bedenken insoweit Rechnung getragen, dass von einer diesfälligen Abänderung des Betriebsreglements abgesehen wird.

Nachdem jedoch laut § 40 des Betriebsreglements die Begleiter von Thiersendungen ihren Platz in der Regel in dem betreffenden Viehwagen zu nehmen haben, was bei Beförderung der Thiere nach dem Wagenladungstarife eine schlechtere Ausnutzung des Wagenraumes und sohin eine Vertheuerung der Fracht bedingt, so erscheint es nicht unbillig, dass dem Wunsche der Tarifenquête durch die unentgeltliche Beförderung der Viehbegleiter wenigstens unter der obigen, auf dem Betriebsreglement beruhenden Voraussetzung Rechnung getragen werde, was um so weniger einem Anstande unterliegen dürfte, als in diesen Fällen ein Missbrauch der zugestandenen Begünstigung wohl kaum zu gewärtigen ist.

Den Bahnverwaltungen wird sohin die Gewährung dieser im Interesse der Viehzucht und Approvisionirung gelegenen Begünstigung, selbstverständlich unter Aufrechthaltung etwa bestehender weitergehender Zugeständnisse, wärmstens empfohlen.

Es würde übrigens keinem Anstande unterliegen, diese Angelegenheit mit der in dem h. ä. Erlasse vom 15. September 1882, Z. 28205, an die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft als damals Vorsitzenden in der Directoren-Conferenz besprochenen Ausstellung von Legitimationen für Viehbegleiter in Zusammenhang zu bringen, zumal die mit der Eingabe der genannten Gesellschaft vom 28. November 1882, Z. 38390/69479 V., diesfalls in Aussicht gestellte Berichterstattung bisher nicht erfolgt ist.

Durch die hinsichtlich des 2. Alineas dieses Antrages 14 gegebene Erklärung, dass die Publikation, bei welchen Zügen, in welchen Stationen und binnen welcher Zeit das Tränken der Thiere durch die Viehbegleiter vorgenommen werden kann, auf den meisten Oesterreichischen Eisenbahnen stattfinde, erscheint dieser Theil des Antrages erledigt.

Antrag 15 (zu § 67, Punkt 8 des Betriebsreglements), betreffend Herabsetzung des Calos für Getreide, Mehl und Mahlproducte wurde, gleichwie die Minoritätsvoten zu den Anträgen 2 und 6, in Berücksichtigung der von den Bahnverwaltungen gegen dieselben geltend gemachten Gründe als zu einer weiteren Verfügung ungeeignet erkannt.

Antrag 16, betreffend die Abänderung der Bestimmungen des § 68 des Betriebsreglements über den Geldwerth der Haftung, wird, gleichwie über den Antrag 9 bereits oben bemerkt wurde, wegen seines innigen Zusammenhanges mit den Anträgen der Berner Conferenz in supenso belassen, bis über die letzteren endgiltig entschieden sein wird.

Hiermit erledigt sich auch der durch die Kaiser Franz-Josefbahn Namens der Bahnverwaltungen zu Antrag 16, Lit. e, betreffend Einführung der Declaration des Interesses an der Lieferung erstattete Specialbericht vom 20. Februar 1884, Z. 41/D. C.

Schliesslich wird bemerkt, dass die Gutachten der Bahnverwaltungen zu den Anträgen 4 (Publikationsfrist für Gütertarife), 5 (Nebengebühren) und 11 (Berechnung der lagerzinsfreien Zeit) noch ausständig sind.

Die Bahnverwaltungen werden sohin aufgefordert, dem gegenwärtigen Erlasse entsprechend, die zufolge desselben noch erforderlichen gemeinsamen Berathungen sofort einzuleiten bezw. die aus demselben sich ergebenden Verfügungen im gegenseitigen Einvernehmen ehestens zu treffen und über das diesfalls Veranlasste im Wege einer zu delegirenden Verwaltung zu berichten.

Der Königlich Ungarische Communicationsminister, mit welchem ich diesfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der Ungarischen Krone.

Wien, 15. October 1884.

Der K. K. Handelsminister: Pino m. p.

Anträge, betreffend das Betriebsreglement vom 10. Juni 1874, welche in der IV. Sitzung der Gruppe IX der Eisenbahntarif-Enquête am 10. März 1883 zur Annahme gelangt sind.

1. (Zu § 47 und § 67, Punkt 3.) Alle Vorschriften, welche die ordnungsmässige Verpackung der Güter betreffen und einen Einfluss auf die Uebernahme (§ 47), Berechnung der Frachtgelder (§ 52) oder die Haftpflicht (§ 67) ausüben sollen, sind übersichtlich zusammen zu stellen und von Zeit zu Zeit zu ergänzen und zu veröffentlichen.

2. (Zu § 49 und § 50, Punkt 2, Alinea 3.) Der Stempel der Expedition der Absendestation (§ 49) ist (den Fall der Einlagerung bis zur thunlichsten Verladung [§ 55] ausgenommen), ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung in Gegenwart des Versenders und noch vor Ausfertigung des Aufgabe-Recepisses dem Frachtbriefe aufzudrücken.

(Zu § 50, Punkt 3, Alinea 3 lautet ein Minoritätsvotum: Diese Bestimmung soll dahin abgändert werden, dass, falls die Angabe des Transportweges im Frachtbriefe fehle, die Versand-Expedition auf Gefahr des Absenders den für letzteren mit den geringsten Kosten verbundenen zu wählen habe.)

3. (Zu § 50, Punkt 7.) Die Feststellung der Uebereinstimmung eines Frachtbriefes mit dem von der Regierung in dem Betriebsreglement vorgeschriebenen Formulare ist Sache der Regierung und hat die Regierung dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahn-Frachtbriefe an allen Orten der Monarchie (auch dort, wo sich keine Eisenbahnstation befindet), in derselben Weise in Verschleiss gesetzt werden, wie die Postfrachtbriefe.

Es steht dabei Jedermann frei, auf diesen Frachtbriefen nachträglich seine Firma und Adresse, die Adresse des Empfängers, den Inhalt der Sendung und die gesetzlich oder reglementarisch zulässigen Erklärungen mittelst Druck, Lithographie, Stampiglirung oder in anderer Weise anzubringen.

Protocollirte Firmen geniessen den Vorzug, dass sie Frachtbriefe, auf welchen derartige Beisätze nach ihren Angaben gedruckt sind, bei jedem K. K. Postamte oder Stempelverlage, jedoch nicht in Partien unter 1 000 Stück, bestellen können und es ihnen überlassen bleibt, die Frachtbriefe mit oder ohne den gesetzlichen Stempel von 1 resp. 5 kr. zu beziehen. Im Falle sie gestempelte Frachtbriefe beziehen, gebührt ihnen eine Provision von 1½ pCt. des Stempelbetrages.

Die Frachtbriefe sollen (excl. Stempel) im Einzelverschleiss nicht mehr als ½ kr. pro Stück, die mit vorgedruckten Beisätzen nicht mehr als 5 fl. pro 1 000 Stück kosten.

4. (Zu § 52, Alinea 1.) Amendement zu § 7 der Betriebsordnung. Erhöhungen der Gütertarife sind mindestens sechs Wochen früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniss zu bringen.

5. (Zu § 52.) Für solche Leistungen, welche mit dem Eisenbahntransporte von Gütern allgemein und nothwendig verbunden sind (allgemeine Verwaltung, Expedition, Auf- und Abladen jener Güter, welche nicht von den Parteien verladen werden, allgemeine Assecuranz u. dergl.), dürfen keine separaten Gebühren („Nebengebühren für besondere Leistungen") erhoben werden.

6. (Zu § 53, Alinea 2.) Unrichtige Anwendungen des Tarifes, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung, sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten, auch ohne Reclamation, zu ersetzen.

(Ein Minoritätsvotum lautet: Unrichtige Anwendungen des Tarifes, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten innerhalb eines Jahres zu avisiren und die von den Parteien wegen zu viel gezahlter Beträge eingebrachten Reclamationen innerhalb dreier Monate vom Tage der Einreichung von den Eisenbahnen zu erledigen.)

7. (Zu § 56, Alinea 7.) Die Bestellungen von Lastwagen müssen schriftlich geschehen und sind an den Vorstand der Aufgabestation zu richten. Alle Bestellungen von Lastwagen sind in ein mit fortlaufenden Nummern versehenes Buch einzutragen, in welches der Stationsvorstand jedem Besteller von Wagen die Einsichtnahme zu gestatten hat. Die Eisenbahnverwaltungen sind dafür verantwortlich, dass die verfügbaren Wagen — vorbehaltlich einer entsprechenden Bedachtnahme auf die Eigenthumsverhältnisse und Wagengattungen, sowie die Richtung des Verkehres — den Bestellern in der Reihenfolge der stattgefundenen Bestellung zugewiesen werden. Wenn eine Bestellung von Wagen nicht effectuirt werden kann, so ist der Besteller hiervon längstens innerhalb drei Tagen nach erfolgter Bestellung direct und schriftlich zu verständigen. In diesem Falle ist eine etwa bezahlte Angabe unverweilt zurückzustellen. Unterbleibt eine solche negative Verständigung, so ist die Eisenbahn im Falle des Nichteintreffens oder des verspäteten Eintreffens der bestellten Wagen verpflichtet, dem Besteller den erwachsenen Schaden zu ersetzen.

8. (Zu § 57.) Jede Bahnverwaltung hat durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Gebietes Lieferungszeiten zu publiciren, welche folgende Ausmasse nicht übersteigen dürfen.

A. Für gewöhnliche Fahrgüter:

Für den Transport bis zu 150 km zwei Tage, bei grösseren Entfernungen für je angefangene 150 km einen Tag mehr.

B. Für Eilgüter:

Für den Transport bis zu 150 km einen Tag, bei grösseren Entfernungen für je angefangene 150 km je 12 Stunden mehr.

Für Transporte, welche aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen, direct oder indirect anschliessenden Verwaltung übergehen, gelten, insoferne für den betreffenden Verbandverkehr keine kürzere Lieferfrist publicirt worden sein sollte, die im § 57 vorgesehenen Maximalansätze als normale Lieferungszeit, jedoch mit der Beschränkung, dass diese Lieferungszeit für Entfernungen bis 225 km, dann für Transporte von lebendem Vieh, Fleisch und Bier die Hälfte dieser Maximal-Lieferungszeit nicht überschreiten dürfe.

9. (Zu § 59, Alinea 1 und 2.) Die Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen sind zu ersuchen, dass sie in die besonderen Vorschriften für die Beförderung von Getreide und Mehl eine Bestimmung des Inhalts aufnehmen, durch welche es den Aufgebern ganzer Wagenladungen gestattet wird, sich bei der Aufgabe die Ertheilung nachträglicher Anweisungen wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger, auch im Wege der ursprünglich benannten Abgabestation, vorzubehalten. In solchen Fällen ist bei der Ertheilung der nachträglichen Anweisung der Aufgabeschein an die Eisenbahn zurückzustellen und eine Erklärung abzugeben, durch welche die Bahn von den ursprünglich übernommenen Verpflichtungen enthoben wird.

10. (Zu § 59, Punkt 2.) Die Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen sind zu veranlassen, dass sie die Fristen, binnen welchen die vom Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, in einer den localen Verhältnissen, der Natur der Güter und den Wünschen der Verfrachter Rechnung tragenden Weise verlängern.

In diesen Fristen darf die Zeit, während welcher die Beladung oder Entladung durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Organe verhindert oder unterbrochen wurde (Verschiebedienst, Zugsverkehr u. s. w.), nicht eingerechnet werden.

11. § 59, Punkt 3, ist dahin zu verstehen, dass bei Berechnung der lagerzinsfreien Zeit Sonn- und Feiertage nie mitgerechnet werden dürfen.

12. (Zu § 63.) Die Eisenbahn haftet auch für alle Dienstleistungen der Gepäckträger, zu deren Leistung sie von der Eisenbahn dem Publikum zur Verfügung gestellt werden. Die Gepäckträger unterstehen gerade so, wie alle anderen Leute der Eisenbahnen, der Oberaufsicht der Eisenbahnbehörden und sind die einschlägigen Bestimmungen im Verordnungswege festzustellen.

13. § 67, Punkt 1 b, soll lauten: „Für den Bruch bei leicht gebrechlichen Sachen, als: leicht gebrechlichen Möbeln, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden etc. und für den Bruch bei Eisenguss, insofern derselbe durch die innere Beschaffenheit des Materials (Gussspannung, grobe Gussfehler) entstehen kann.“

14. (Zu § 67, Punkt 5.) Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Transporte von lebenden Thieren nur dann nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, wenn Seitens der Eisenbahn keine separaten Gebühren für die Hin- und Rückreise der Begleiter eingehoben werden.

Die Bahnverwaltungen haben zu publiciren, bei welchen Zügen, in welchen Stationen und binnen welcher Zeit das Tränken von Thieren durch die Viehbegleiter vorgenommen werden kann.

15. § 67, Punkt 8 des Betriebsreglements soll dahin abgeändert werden, dass Gewichtsmängel beim Transporte von Getreide, Mehl und Mahlproducten vergütet werden sollen, soweit für die ganz durchlaufenen Strecken das Fehlende mehr als ½ pCt. beträgt.

16. (Zu § 68.) Ueber den Geldwerth der Haftung gelten folgende Bestimmungen:

a) Wenn von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist es der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

b) Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Specialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Specialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

c) Wird das in Verlust gerathene Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist nachträglich wieder aufgefunden, so ist der Entschädigungsberechtigte sofort durch die Eisenbahn davon in Kenntniss zu setzen, welche seine Weisung bezüglich der Verfügungen abwarten wird.

Innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht ist derselbe, gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung, zu verlangen berechtigt, dass das Gut ihm nach seiner Wahl an dem Versand- oder an dem im Frachtbriefe angegebenen Empfangsorte kostenfrei ausgeliefert werde.

Nach Ablauf der erwähnten vier Monate kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über die aufgefundene Waare verfügen.

d) Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes der Waare zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Specialtarife im Sinne des Absatzes b stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadenbetrag verhältnissmässig reducirt.

e) Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung ausser der durch den Absatz a und bezw. durch den Absatz d festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungsbestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Declaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

f) Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder groben Fahrlässigkeit der Eisenbahnen entstanden ist.

g) der Forderungsberechtigte kann 6 pCt. Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von dem Tage, an welchem die Ablieferung des Gutes hätte erfolgen müssen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Abwehrmaassnahmen gegen die Verbreitung der Cholera. Der Verkehr von Spezzia ist wieder freigegeben worden. Die Einfuhr von Lumpen in die Niederlande ist — wenn dieselben nachgewiesenermaassen aus Deutschland stammen — wieder gestattet. Dagegen ist die Einfuhr von gebrauchter Leib- und Bettwäsche, gebrauchten Kleidern, Hadern und Lumpen aus Italien über die Elsass-Lothringischen Grenzen neuerdings verboten worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5933 vom 30. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebs-Reglement (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 6000 vom 30. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ueberweisung des Antrages der Sächsischen Staatseisenbahnen, die kombinirbaren Rundreisebillets während des ganzen Jahres auszugeben, an die Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 6020 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarische Vereins-Verwaltungen, sowie die Rumänischen Eisenbahnen, betreffend Maassregeln gegen die Verbreitung der Rinderpest (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 6045 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Maassregeln gegen die Verbreitung der Viehseuche (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 6059 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Abänderung des Vereins-Wagen-Regulativs und Ergänzung der Instruction für Wagenrevisoren (abgesandt am 5. d. Mts.).

Die Erklärungen der Vereins-Verwaltungen

über die von der diesjähr. Generalversammlung gefassten Beschlüsse.

Insoweit die von der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung gefassten Beschlüsse der nachträglichen Genehmigung bedurften, sind Erklärungen nur zu No. VI der Tagesordnung abgegeben worden und zwar haben die Verwaltungen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen und der Elsass-Lothringischen Eisenbahn den unter dieser Nummer der Tagesordnung registrirten Beschlüssen nur mit der Maassgabe zugestimmt,

> dass die von der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zu fassenden Beschlüsse gemäss § 14 des Vereinsstatuts nur dann perfect werden, wenn denselben nicht binnen 8 Wochen nach ihrer Mittheilung an die Vereins-Verwaltungen von einem Zehntel aller im Vereine vertretenen Stimmen widersprochen worden ist.

Zur Motivirung wird angeführt, dass es von Werth sei, die Redaction der in das Vereins-Betriebsreglement aufzunehmenden neuen Vorschriften über die Berechnung der Lieferfristen bezw. der Aenderungen zu den §§ 49, 50 und 67 des vorbezeichneten Reglements vor ihrer endgültigen Feststellung einer Prüfung zu unterziehen.

Die oben genannten Verwaltungen knüpfen ihre Zustimmung an einen Vorbehalt, der in den Generalversammlungs-Beschlüssen a. a. O. nicht ausgesprochen worden ist, die abgegebenen Erklärungen kommen daher einer Ablehnung gleich und die gefassten Beschlüsse sind damit, da die betreffenden Verwaltungen über bei weitem mehr als ein Zehntel aller im Vereine vertretenen Stimmen verfügen, gefallen.

Gegen die übrigen Beschlüsse ist Widerspruch nicht erhoben worden; die geschäftsführende Direction des Vereins hat diese Beschlüsse mittelst Rundschreibens an sämmtliche Vereinsverwaltungen vom 18. v. Mts. deshalb für perfect erklärt.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Pseudo-Verstaatlichungserlass des Handelsministeriums.

Ueber den die Betriebsrechnung der Carl-Ludwigbahn betreffenden und in dieser Zeitung (No. 86 S. 1098) reproducirten Handelsministerial-Erlass an die Carl-Ludwigbahn ergehen sich die Blätter, insbesondere die Galizischen, in Raisonnements bezüglich der Opportunität einer Verstaatlichung dieser Bahn. Einem solchen Artikel entnehmen wir Folgendes: Man ist hierzulande (Galizien) eher in der Lage, die weitreichenden Consequenzen ins Auge zu fassen, welche mit dieser Action unausweislich verbunden wären. Dabei ist es vorzüglich ein Moment, welches in den Vordergrund tritt und nicht übersehen werden darf. Es sind dies die Finanzen des Landes Galizien. Die Carl-Ludwigbahn ist nämlich der weitaus grösste Einkommensteuer-Contribuent des Landes, und die von derselben entrichteten Landeszuschläge allein betragen ungefähr 200 000 fl. Nicht minder lebhaft interessirt als das Land selbst sind in dieser Angelegenheit die Gemeinden, von denen eine grosse Anzahl ohne die von der Bahn gezahlten Gemeindezuschläge vor dem Bankerott stünden. Dabei soll gar nicht gesprochen werden von den zahllosen Strassenbauten, die jahrein, jahraus im ganzen Lande unter dem Titel von „Zufahrtsstrassen“ grösstentheils auf Kosten der Bahn gebaut werden. Es giebt einzelne solcher Strassen, die 14 km von der Bahn weit führen, aber aus naheliegenden Gründen bisher nichtsdestoweniger in die Kategorie der „Zufahrtsstrassen“ eingereiht wurden. (Diesbezüglich hat diese Bahn den Verwaltungs-Gerichtshof schon häufig und zwar grösstentheils mit wenig Erfolg in Anspruch genommen, weil das Zufahrtsstrassen-Gesetz den Bahnen sehr ungünstig ist. Anm. des Ref.). Das Alles und so manches Andere würde aber in dem Augenblicke aufhören, in welchem die Verstaatlichung der Carl-Ludwigbahn durchgeführt würde. Ehe diese Verhältnisse nicht entsprechend geordnet sind, das heisst, ehe nicht im Gesetzgebungswege dafür Vorsorge getroffen wird, dass Land und Gemeinden in irgend einer Weise für den durch die Verstaatlichung entstehenden Ausfall in ihren Einnahmen entschädigt werden, dürfte es schwer fallen, die Verstaatlichung mit den anderweitigen Landesinteressen in Einklang zu bringen.

Eisenbahn Brünn-Tischnowitz.

Das Handelsministerium hat der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft den Bauconsens für die 28,3 km lange Linie Brünn-Tischnowitz mit Ausnahme der kleinen Endstrecke von km 27,5 bis km 28,3 ertheilt.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem am 20. v. M. die technisch-polizeiliche Begehung der von der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gebauten Linie Czacza-Zwardon stattgefunden hatte, wurde diese neue Strecke am 1. November, an welchem Tage auch die Anschlussstrecke der Galiz. Transversalbahn, (Zwardon-Saybusch) dem Verkehre übergeben wurde, (siehe nachstehende Notiz) eröffnet. Die Eisenbahnlinie Czacza-Zwardon bildet eine indirecte Fortsetzung der Waagthalbahn, welche sich in der Station Sillein an die Kaschau-Oderberger Bahn anschliesst. Die Länge der neuen Bahn, mit deren Bau um die Mitte März d. Js. begonnen wurde, beträgt 22 km. Ober- und Unterbau sind von der Firma Hügel und Sager ausgeführt worden. Von dem Ausgangspunkte Czacza läuft die Trace der neuen Karpathenbahn parallel mit dem Schienenwege der Kaschau-Oderberger Bahn bis zu dem etwa 4 km entfernten Orte Szverec-Lipovec. Von da ab engt sich der gegen Norden führende Thalgrund und führt mit starker Steigung bis an die Landesgrenze. Infolge dessen trägt die Eisenbahn Czacza-Zwardon durchaus den Charakter einer Gebirgsbahn. Die durchschnittliche Steigung ist 1 zu 40 und bleibt von Station zu Station eine continuirliche. Während in Czacza die Höhe 414 m beträgt, ist dieselbe in der Station Czorna 450 m, in der Station Szkalite 512 m, und erreicht an der Landesgrenze in der Station Zwardon die Höhe von 672 m. Der Bau bereitete nicht geringe Schwierigkeiten. Die gesammte Erdbewegung beträgt 450 000 m³, die Höhe einzelner Dammpartien schwankt zwischen 16 bis 18 m. Besonders schwierig war die Bewältigung zweier Felskegel vom grossem Umfange, durch die mittelst Etablirung von Einschnitten Raum für den Schienenweg geschaffen werden musste; viel Arbeit absorbirte auch die Gebirgsbarrière an der Landesgrenze. Der Unterbau umfasst 70 Objecte. Der Bau der ganzen Linie, der speciell in den Monaten Mai und Juni durch die Ungunst der Witterung stark beeinträchtigt war, wurde in der relativ kurzen Zeit von sechs Monaten fertig gestellt.

K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Von den in Galizien liegenden K. K. Staatsbahnen ist am 1. November d. J. die Strecke Stanislau-Buczacz mit den Stationen: Tysmienica, Tlumacz, Oleszów, Nizniow, Korosciatyn, Monasterczyska, Jeciercany, Buczacz und am 3. November die Strecke Zwardon-Saybusch-Zablocie mit den Stationen: Sól, Raycza, Milówka und Wegierska-Gorka für den Frachtenverkehr eröffnet.

Die Eröffnung dieser Strecken für den Personenverkehr findet am 15. November d. J. statt.

Brüx-Mulde-Klostergrab.

Der Verwaltungsrath der Prag-Duxer Bahn hat beschlossen, falls durch ungünstiges Wetter nicht unvorhergesehene Baustörungen eintreten sollten, die neue Anschlussstrecke Brüx-Mulde am 15. d. M. feierlich zu eröffnen.

Der eben durchgeführte Bau dieser Linie interessirt den Techniker wegen der enormen Steigungsverhältnisse, 35 ‰, sowie der Kehrstation Eichwald. Ausgehend von der Station Klostergrab, 387 m über dem Meeresspiegel, führt die Bahn in der angeführten Steigung in nordöstlicher Richtung in einer Länge von circa 7 km nach der Kopfstation Eichwald, wendet sich von da in westlicher Richtung auf circa 4 km mit der gleichen Steigung gegen Niklasberg und erreicht hierselbst die Wasserscheide in 773 m über der Meeresfläche. Von da ab führt die Linie in durchwegs nordöstlicher Richtung theils mit einer Steigung von 9 ‰, theils horizontal bis zum Grenzbahnhofe Moldau, welcher in der Höhe von 786,5 m erreicht wird. An Objecten sind der Viaduct bei Klostergrab mit drei Oeffnungen à 20 m Spannweite, jener bei Hüttengrund mit drei Oeffnungen à 40 m Spannweite und 24 m Höhe, endlich bei Niklasberg mit zwei Oeffnungen à 40 m Spannweite und 30 m Höhe, sowie der Hirschberger Tunnel von 300 m Länge und der Wasserscheide-Tunnel bei Niklasberg, 210 m lang, besonders bemerkenswerth.

Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. November 1884 ist die Theilstrecke Mähr.-Weisskirchen-Krasna der K. K. priv. Localbahn Mähr.-Weisskirchen-Wall.-Meseritsch-Wsetin mit den Stationen: Weisskirchen Oe. L. E. G. (Anschluss an die a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Weisskirchen Stadt, Czernotin-Keltsch, Milotitz, Hustopetsch, Löschna und Krasna, den Haltestellen: Teplitz a. d. Beczwa und Czernotin, und ferner der Ladestelle Kalkbruch (Skalka) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Stationen Weisskirchen Oe. L. E. G., Weisskirchen Stadt, Czernotin-Keltsch, Milotitz, Hustopetsch, Löschna und Krasna sind für den Gesammtverkehr, die Haltestellen Teplitz a. d. Beczwa und Czernotin nur für den Personen- und Gepäckverkehr, und die Ladestelle Kalkbruch (Skalka) nur für Wagenladungsgüter eröffnet.

Die genannte Gesellschaft hat 5 Millionen Gulden $4^1/_2$ % Prioritätsobligationen an die Firma Born & Busse in Berlin begeben, mit deren Emission demnächst vorgegangen werden dürfte. Diese 5 Millionen Gulden Prioritäten decken, wie die „Pr.“ hervorhebt, die bis Ende 1884 aufgelaufenen Baukosten. Weitere 5 Millionen, welche für den Bau der Localbahnen Hannsdorf-Ziegenhals und Budweis-Salnau bestimmt sind, werden nicht vor dem Herbst des nächsten Jahres zur Ausgabe gelangen, da auch der Bau der genannten Localbahnen nicht früher in Angriff genommen wird

Königlich Ungarische Staatsbahnen.

Am 3. October cr. wurde die an der Budapest-Semliner Linie zwischen den Stationen Fülöpszallas und Csengöd gelegene, und von ersterer Station 5,3 km entfernte Haltestelle Puszta Sz. Impe für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eröffnet.

Eisenbahnverkehr im Monat September 1884.

Im Monat September 1884 wurde die 136,72 km lange Theilstrecke Landeck-Bludenz der K. K. Arlbergbahn und zwar am 6. September für den Güterverkehr und am 20. September für den Personenverkehr eröffnet.

Im Monat September 1884 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 6 331 975 Personen und 5 817 785 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 22 455 365 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 1 061 fl. — Im gleichen Monat 1883 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 5 575 091 Personen und 5 508 108 t Güter — 23 025 017 fl. oder pro Kilometer 1 143 fl.; daher resultirt für den Monat September 1884 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 7,1 pCt.

Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September 1884 erzielten Trans-

porteinnahmen beziffern sich auf 175 783 588 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 179 949 502 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die neunmonatliche Betriebsperiode a. c. 20 688 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 854 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Periode 1884 auf 8 497 fl. gegen 9 064 fl. im Jahre 1883, d. i. um 567 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1884 auf 11 329 fl. gegen 12 085 fl. pro 1883, d. i. um 756 fl., oder in beiden Fällen um 6,3 pCt. ungünstiger

Bau des Anschlusses der Orientbahnen.

Gleichzeitig an zwei Stellen ist kürzlich von der Nothwendigkeit, die Termine wegen des Anschlusses der Orientbahnen einzuhalten, die Rede gewesen. In der Ungarischen Delegation wies deren Präsident Ludwig Tisza in seiner Eröffnungsrede auf diese Nothwendigkeit hin, und Fürst Alexander von Bulgarien, der die Session der Sobranje mit einer Ansprache einleitete, liess es nicht unerwähnt, dass auch für Bulgarien der Termin gekommen sei, den eingegangenen Verpflichtungen gemäss den Anschluss an die Serbischen und Türkischen Bahnen durchzuführen. Im Rückstande ist nur noch die Türkei, die bekanntlich durch eine Note unserer gemeinsamen Regierung bereits vermahnt worden ist, des Engagements eingedenk zu sein, das sie in der Convention à quatre übernommen. Am 23. v. Mts. war die eigentliche Frist zum Nachweise der Sicherung des Anschlussbaues schon verstrichen. Eine Constantinopeler Depesche der „Frankf. Ztg." meldet, dass auch der dortige Russische Botschafter der Pforte nahe gelegt habe, sich ihrer Verpflichtung nicht durch fernere Verschleppung zu entziehen.

Die zweite Eisenbahnverbindung Wien-Triest.

Rücksichtlich der Strecke Herpelje-Triest, deren Bau demnächst beginnen und somit die zweite Verbindung Triests mit Wien herstellen wird, finden schon gegenwärtig tarifarische Verhandlungen zwischen der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Südbahn statt. Im Interesse Triests liegt es, dass zwischen beiden Verkehrswegen eine Einigung über die Theilung des Verkehrs nicht stattfindet, da im Concurrenzkampfe beider Linien der Verkehr Triests nur gewinnen kann. Seit nahezu vier Jahren haben die für Triest seitens der Südbahn gewährten ermässigten Tarife nach Wien einen bedeutenden Aufschwung des Triester Verkehrs im Gefolge gehabt, der am besten seinen Ausdruck darin findet, dass eine Frachtenvermehrung von nahezu 5 000 Waggons im letzten Jahre auf dieser Route stattfand. Ob dieser vermehrte Verkehr einer weiteren Steigerung durch die Verkehrstheilung über Herpelje fähig ist, oder ob die Verkehrsbedingungen dadurch ungünstiger werden, wird der Erfolg lehren.

Zollabfertigung im Verkehre mit Deutschen Bahnen.

Seitens der Deutschen Bahnen gelangen im Verkehre mit Oesterreich-Ungarn Zollgebühren unter folgenden Titeln zur Einhebung: A. Für die Ausfertigung von Zollpapieren. B. Für Arbeitsleistungen bei der Revision. C. Für Lieferung von Packmaterial. D. Für Leistungen beim Abstempeln von Eisentheilen. E. Provision für Verlegung der Zölle. Die Gebühren sub A, C, D und E werden stets nach Massgabe der aus der Zollabfertigung der Eisenbahn erwachsenen Leistung auf der Grenze oder auf der Binnenstation erhoben. Die Gebühren ad B werden, falls die Abfertigung an der Grenze erfolgt, nur insoweit erhoben, als die Zollabfertigungs-Kosten durch die in den directen Frachtsätzen bereits eingerechneten Zollabfertigungs-Gebühren nicht Deckung finden. Erfolgt die Abfertigung auf Binnenstationen, welche nicht im Bereiche einer Grenzverwaltung liegen, so können die Gebührensätze ad B seitens der Binnenstationen unbeschränkt eingehoben werden. In Anbetracht des Vorganges der Deutschen Bahnen haben, wie das „C.-Bl. f. E." meldet, es auch die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen für geboten erachtet, im Verkehre mit Deutschland für die ihnen aus der Zollabfertigung resultirenden Leistungen und Kosten besondere Vergütung zu fordern, indem das Vorgehen der Deutschen Eisenbahnen es nicht gerechtfertigt erscheinen lasse, eine günstigere Behandlung für den Import als für den Export weiter bestehen zu lassen. Es wurde demnach in der letzten gemeinschaftlichen Directorenconferenz folgender Antrag gestellt: a) In die für den Verkehr mit oder durch Deutschland zu erstellenden directen Tarife sind seitens der Oesterreichischen Grenzverwaltungen Zollabfertigungs-Gebühren einzurechnen, und zwar 0,04 ℳ pro 100 kg für Eilgut, sowie für Frachtgut der Classen I, II und A, ferner 0,02 ℳ pro 100 kg für alle anderen Güter. Diese Gebühren repräsentiren das Pauschale für die der Oesterreichischen Grenzverwaltung aus der Zollabfertigung erwachsenden sub B angeführten Leistungen und sind seitens der Oesterreichischen Verwaltungen für die Leistungen sub B weitere Vergütungen nicht zu fordern und nicht zu erheben. Findet die Zollabfertigung in einer Binnenstation statt, welche einer nicht bis zur Oesterreichisch-Deutschen Reichsgrenze führenden Eisenbahn angehört, so bleibt es den Verwaltungen solcher Bahnen anheimgegeben, nach Massgabe der Localverhältnisse (Verzollung durch Vermittlung von Spediteuren etc.) für die sub B angeführten Leistungen Gebühren zu fixiren und einzuheben; b) für Mineralkohle ist eine Zollabfertigungs-Gebühr in die directen Tarife nicht einzurechnen, und sind die sub B bezifferten Gebühren nicht zu erheben; c) für die sub A, C, D und E bezeichneten Leistungen sind die seitens der Deutschen Bahnen festgestellten al pari (100 ℳ gleich 50 fl. Bankvaluta) umgerechneten Beträge in Banknoten zu erheben, mit der Modification, dass pro Meter Schnur (ad C) ein Kreuzer Bankvaluta zu berechnen wäre.

Die Flügelbahn Mezötur-Szarvas.

Dieselbe wurde s. Z. von der letztgenannten Stadt mit dem Jahreserträgniss von 60 000 fl. der dieselbe erbauenden Theissbahn garantirt, von welcher der bezügliche Vertrag auf die Ungarische Staatsbahn überging. Der Entwickelung dieser Flügelbahn standen deren hohe Tarife entgegen, von welchen die Stadt Szarvas ihrer gedachten Garantieverpflichtung wegen nicht abgehen wollte; überdies stellten sich auch der Betriebsrechnung Schwierigkeiten gegenüber.

Nun ist ein Vertrag zwischen der Regierung und der genannten Stadt zu Stande gekommen, wonach dieselbe gegen Erlag von 100 000 fl. von der erwähnten Verpflichtung befreit wird, worauf dann diese Flügelbahn in das Netz der Ungarischen Staatsbahnen einverleibt werden wird.

Entscheidung des Oesterreichischen Verwaltungsgerichtshofes.

Wenn einer Bahnanstalt concessionsmässig die Befreiung von der Uebertragungsgebühr für alle Grundeinlösungen zugestanden wurde, so ist diese Befreiung nicht auf das Expropriationsverfahren einzuschränken, sondern auch auf die in Folge gütlicher Uebereinkunft erwogenen Gründe auszudehnen. Diese ergangene Entscheidung wird damit motivirt, dass laut § 9 des allgemeinen Concessionsgesetzes die Erweiterung der zur Ausführung der Eisenbahnbauten nothwendigen Grundstücke, resp. die Grundeinlösung vorerst im Wege eines gütlichen Uebereinkommens und erst im Falle, als ein diesbezüglicher Versuch misslingt, im Wege des Expropriationsverfahrens zu geschehen hat. Eine Beschränkung blos auf die expropriirten Grundstücke im fraglichen Concessionsgesetze wurde aber nicht ausgesprochen.

Bosnische Eisenbahnbauten.

In der Ausschusssitzung der Oesterreichischen Delegation in Budapest am 5. d. Mts. theilte bei der Verhandlung über den Credit für die occupirten Provinzen der Finanzminister von Kallay mit, dass die Bahnlinie Mostar-Metkovich jedenfalls am 15. Juni 1885, vielleicht früher, betriebsfähig werde. Was das zukünftige Bahnnetz Bosniens anbetreffe, so sei vor Allem die Verbindung zwischen Sarajewo und Mostar (deren südliche Fortsetzung die Linie Mostar-Metkovich bildet) nothwendig, wodurch das ganze Land mit dem Meere in Verbindung gebracht werden würde. Von Gabella müsste auf der Linie Mostar-Metkovich eine Abzweigung nach Gravosa (Hafen Ragusa) geführt und von Buna eine Abzweigung über Nevesinje bis Gacko zur Vermittelung des ganzen Verkehrs mit dem nördlichen Montenegro hergestellt werden. Die von Sarajewo ostwärts bis zur Grenze des Sandjaks geführte Linie würde dort wie in Nord-Albanien dem Oesterreichisch-Ungarischen Handel ein vortheilhaftes Absatzgebiet eröffnen. Es sei endlich sehr wichtig, eine von Doboj (Bosnabahn) bis zur Saline Tuzla und dann bis zur Drina an der Serbischen Grenze fortführende Bahn anzulegen, welche den Verkehr des fruchtbaren Spreccathals und zum grössten Theil den Verkehr mit Westserbien vermitteln könnte. Bosnien würde durch ein solches Eisenbahnnetz wirthschaftlich mit allen Grenzländern verbunden, der Oesterreichischen Industrie und dem Oesterreichischen Handel würden damit neue Gebiete eröffnet. Die Frage der Aufbringung der Kosten für das fragliche Eisenbahnnetz sei heute noch nicht reif zur Erwägung, die Verwendung der gemeinsamen Activen scheine allerdings das practischste, weil die Zinsen allein ausreichen würden, einen grossen Theil der Bahnlinien auszuführen. Ein besonderer Antrag in der Eisenbahnfrage wurde vom Minister übrigens nicht gestellt.

Das elektrische Licht im Eisenbahnbetriebe bei Kriegszeiten.

Ueber dieses Thema hielt Dr. Frhr. v. Mundy im Eisenbahnclub einen Vortrag, welchem wir Folgendes entnehmen: Das elektrische Licht kann zunächst als Helfer bei Ausführung bez. Zerstörung von Eisenbahnbauten für militärische Zwecke verwendet werden; die in der Regel möglichst rasch fertig zu stellenden Improvisationsbauten von Schienenwegen resp. die schleunige Abtragung derselben in Kriegszeiten dem Feinde gegenüber, spielen eine nicht zu unterschätzende Rolle, und in den meisten Europäischen, ja selbst in vielen Amerikanischen Staaten bestehen eigene Eisenbahnregimenter, denen es obliegt, in Bezug auf die Anlage und Zerstörung von Eisenbahnconstructionen nach gewissen von Militärbehörden festgesetzten Normen Versuche anzu stellen. Ein beachtenswerther Vortheil des elektrischen Lichtes

liege darin, dass die Durchführung der für kriegerische Operationen nothwendigen Bauten zur Nachtzeit unabhängig von ungünstigen Witterungseinflüssen erfolgen könne, was bei Gas- und Petroleumbeleuchtung nicht immer möglich ist. Durch Regen werde das elektrische Licht gefördert, blos der Nebel sei ein Feind desselben. Endlich hob er die Verwendbarkeit des elektrischen Lichts für Explorationszwecke hervor, indem er sich auf die im In- und Auslande gemachten zahlreichen Versuche bezieht. Bezüglich der auf den Eisenbahnen mittelst des elektrischen Lichts erleichterten Militär-Massentransporte müsse man zwischen der Kriegs- und Friedenszeit unterscheiden; in ersterer wird dadurch den vielen Verwundeten und Leidenden rascher die Hilfe gebracht, daher die Tausenden nicht auf dem Schlachtfelde liegen bleiben und zu Grunde gehen müssen.

An diesem mit grossen Beifall aufgenommenen Vortrag knüpfte sich eine sehr interessante Discussion, bei welcher Hofrath Obermayer die weittragende Bedeutung der Elektricität für die Eisenbahnen in öconomischer Beziehung betonte, indem bei Anwendung des elektrischen Lichtstrahles bei einer Reihe von speciell zur Nachtzeit vorzunehmenden Manipulationen, Waggonverschiebungen etc., Ersparnisse erzielt werden könnten; er plaidirt für die Einführung dieses Lichts vorwiegend auf den mit einer nur mässigen Geschwindigkeit verkehrenden Secundärbahnen, ferner auf Bahnen in gebirgiger Gegend, bei welchen es für den Zugführer von besonderer Wichtigkeit sei, alle dem Zuge sich etwa entgegenstellenden Hindernisse auf weite Distanzen wahrzunehmen. Redner erwähnt, dass die K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen in Aussicht genommen habe, auf zwei Secundärbahnen im nächsten Jahre die elektrische Beleuchtung einzuführen, und knüpft hieran die Hoffnung, dass die elektrische Beleuchtung sich auf unseren einheimischen Bahnen immer mehr und mehr einbürgern werde.

Regierungsrath Dr. Liharzik wies aber darauf hin, dass die Einführung der elektrischen Beleuchtung für Kriegszwecke in der Nähe des Landes in vielen Fällen die Gefahr in sich berge, dass das Operationsgebiet einer Armee zu grell beleuchtet und dadurch dem Feinde die Möglichkeit geboten werde, Einblick in die gegnerischen Pläne zu gewinnen bez. dieselben zu durchkreuzen. Dies gelte insbesondere auch von den Improvisationsbauten, auf deren Aufführung der Feind sehr leicht aufmerksam gemacht werden könnte. Des Weiteren lenkt Regierungsrath Dr. Liharzik die Aufmerksamkeit der Versammlung auf die Frage der Verwendung des elektrischen Strahles in Kriegszeiten für Signalisirungszwecke.

Centralinspector Dr. Gintl empfiehlt in warmer Weise die Einführung des elektrischen Lichtes auf grösseren Bahnhöfen behufs rascher Abwickelung der bei Nacht durchzuführenden Massentransporte und unterstützt seine Durchführungen durch den Hinweis auf die sehr erfolgreiche Anwendung von elektrischen Lampen auf dem Bukarester Bahnhofe im Russisch-Türkischen Kriege. Er machte die interessante Mittheilung, dass die damalige Rumänische Actien-Eisenbahngesellschaft, um die Verschiebung sowohl der massenhaften mit den aus dem Norden kommenden Truppen anlangenden Wagen, als auch der zahlreichen mit Munition und Fourage beladenen Waggons auf dem erwähnten Bahnhofe rechtzeitig bewältigen zu können, Anfangs 2 elektrische Lampen angeschafft, sich jedoch bald, da dieselben nicht vollständig genügten, in die Nothwendigkeit versetzt gesehen habe, 2 weitere Lampen in Anwendung zu bringen, mit deren Hilfe dann die Waggonverschiebungen anstandslos und sehr präcis durchgeführt werden konnten.

Elektrische Stadtbahn in Wien.

Der Wiener Magistrat hat das Project über die elektrische Bahn berathen und die Ablehnung des Projects (Siemens und Halske) einstimmig beschlossen. Der Antrag wird jetzt dem Gemeinderathe als Magistratsbeschluss vorgelegt werden. Die Motivirung des Beschlusses ist folgende: Der Magistrat geht von der Erwägung aus, dass durch die Herstellung der projectirten elektrischen Bahn die Hoffnung auf das Zustandekommen einer Stadtbahn als „Vollbahn" aus ökonomischen Rücksichten vereitelt werden würde. Es wird darauf hingewiesen, dass die elektrische Bahn die künftige Stadtbahn unrentabel machen und auch in der Trace beirren würde; es wird ferner betont, dass die Vortheile für den Verkehr durch die elektrische Bahn nicht so augenscheinlich sind, weil nur ein Theil jenes Verkehres vermittelt würde, welcher im Ganzen durch die Stadtbahn durchzuführen sei. Von mehreren Räthen wurde darauf hingewiesen, dass nach Mittheilungen der Journale die Staatsverwaltung die Absicht hege, die Stadtbahn selbst auszuführen, und bereits Pläne für das Project ausarbeiten lasse. Stadtbaudirector Berger, welcher der Sitzung beiwohnte, erklärte, dass das Project der elektrischen Stadtbahn von Siemens und Halske, vorbehaltlich einiger vorzunehmenden Aenderungen, technisch ausführbar und nützlich ist. Das Referat geht jetzt an den Gemeinderath, und bis 30. November soll der Bericht an den Statthalter abgegeben werden.

Die Prager Eisenindustrie-Gesellschaft

hat beschlossen, für das verflossene Geschäftsjahr eine Dividende von 12 fl. oder 6 pCt., wie im Vorjahre, zu vertheilen. Der Reingewinn beträgt 454 012 fl. oder 38 315 fl. weniger als im Vorjahre.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die Einlösung für den November-Coupon und die zu diesem Termine zur Rückzahlung gelangenden Capitalsbeträge verlooster Effecten machen einen Geldbedarf von rund 50 000 000 fl. flüssig, von welcher Summe ein Theil für Anlagewerthe verwendet wird. Dieser Umstand und die erfreuliche Nachricht, dass der Finanzminister die Herstellung der Valuta anstrebt, riefen eine günstige Stimmung an der Börse hervor, von welcher besonders Nordbahn (2390), Carl-Ludwig (271,25) und Kaschau-Oderberger (148,50) profitirten. Lemberg-Czernowitz stieg auf 193 in Folge der günstigen Durchführung ihrer Prioritäten-Conversion.

Die „Tramway-Züge" der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Es circuliren z. Zt. auf der Strecke Lüttich-Visé täglich zehn Tramwayzüge in jeder Richtung und zwar wird der Zugdienst durch zwei kleine Trams, welche zwischen den vorgenannten Orten hin und her fahren, besorgt. Diese Züge halten nicht allein auf den Stationen der Linie Lüttich-Visé, sondern auch an verschiedenen Wege-Uebergängen, so dass bereits jetzt die Aufnahme von Reisenden an dreizehn verschiedenen Punkten der nur 16 km langen Strecke erfolgt. Auch in Bezug auf die Construction der Personenwagen ist eine Neuerung hervorzuheben, welche darin besteht, dass man deren Fussboden tiefer gelegt hat, so dass die Reisenden bei Benutzung der neuen Wagen nur zwei Stufen, statt früher deren drei zu ersteigen haben. Man hat den angestrebten Zweck durch eine schwanenhalsartige Biegung der Hauptträger erreicht, und ist es auf diese Weise gelungen, den normalen Bufferstand von 1,04 m beizubehalten.

Die Tramwayzüge, deren Organisation von Seiten der den Fachkreisen fremder Länder angehörenden Betriebstechniker mit lebhaftem Interesse studirt wird, haben auch vielen Anklang bei dem reisenden Publikum gefunden, welches dieselben weit lieber benutzt, als die gewöhnlichen Züge. Von letzteren werden täglich sieben in jeder Richtung gefahren, so dass die Strecke Lüttich-Visé als eine der mit Personenzügen am reichsten bedachten Linien Belgiens angesehen werden darf.

Eisenbahnproject Piräus-Larissa.

Die Vorarbeiten zum Bau einer Bahn Piräus-Larissa, deren Verlängerung an die Hafenbahn von Salonichi anschliessen soll, sind in jüngster Zeit beendet worden. Da nach dem erfolgten Ausbau dieser Linien die Hauptstadt Athen an das Europäische Eisenbahnnetz angeschlossen sein wird, so hat man sich ungeachtet der an verschiedenen Punkten der Trace auftretenden Terrainschwierigkeiten dennoch für die normalspurige Herstellung der neuen Bahnlinie entschieden. Das Land selbst bietet nur sehr wenige Hülfsquellen; man glaubt jedoch, dass namentlich in Folge der Ausbildung des Transitverkehrs in einigen Jahren das jährlich zu transportirende kilometrische Quantum sich auf etwa 500 000 t belaufen wird.

Aus diesem Grunde hat man auch eine diesem Verkehre entsprechende günstige Trace gewählt, bei welcher die stärksten Steigungen 20 ‰ nicht überschreiten und der Halbmesser der schärfsten Krümmungen im Minimum 300 m beträgt. Die Kronenbreite ist zu 5,72 m angenommen und soll die Stärke der Bettung 45 cm betragen.

Die Entfernung der beiden Endpunkte der projectirten Bahn beträgt 345 km. Von dieser Länge liegen
20 pCt. in der Horizontalen,
31 „ in einer Steigung von weniger als 12 mm pro Meter,
42 „ in einer Steigung von 12—18 mm pro Meter und
7 „ in einer Steigung von 18—20 mm pro Meter.

In Bezug auf die Richtungsverhältnisse ist hervorzuheben, dass
66 pCt. der Gesammtlänge in gerader Linie,
11 „ in Krümmungen von mehr als 500 m Halbmesser,
9 „ in Krümmungen von 500—400 m Halbmesser und
14 „ in solchen von 400—300 m Halbmesser
sich befinden werden.

Der Kostenanschlag weist folgende Summen nach:

Unterbau	39 770 000	Franken.
Oberbau	14 560 000	„
Betriebsmittel	6 910 000	„ und
Allgemeine Kosten	8 760 000	„
oder insgesammt	70 000 000	Franken.

d. i. pro Kilometer 203 000 Franken.

An Kunstbauten wird die neue Strecke 19 Tunnels aufweisen. Von diesen ist einer 3180 m, einer 2150 m, zwei sind mehr als 1000 m und zwei mehr als 700 m lang.

Die Griechische Regierung beabsichtigt einer Gesellschaft die Concession für den Bau der neuen Strecke zu übertragen und die Garantie für eine jährliche kilometrische Minimaleinnahme zu übernehmen.

Die Eisenbahnen Kleinasiens.

Zu den in Kleinasien existirenden 4 Eisenbahnlinien Smyrna-Cassaba-Aleschehr, Smyrna-Aidin, Skutari-Ismid und Mudania-Brussa ist, wie die „Verkehrs-Ztg." berichtet, in neuester Zeit eine fünfte von Mersina nach Tarsus und Adana hinzugetreten.

Die erste Eisenbahn, welche in der Asiatischen Türkei gebaut wurde, war die Linie Smyrna-Aidin. Die Erbauung dieser 1866 eröffneten Bahnlinie war ein Englisches Unternehmen. Heute ist der Betrieb der Bahn ein sehr lohnender, indem die Güter aus dem Innern auf Kameelen verladen zur Station Aidin gebracht werden. Indess würde die Linie ihre volle Bedeutung erst durch eine weitere Fortsetzung jenseits Aidin in die bevölkerte und reiche Ebene des Mäanderthales erlangen. Gegenwärtig ist der Endpunkt der Bahn bei Aidin-Guzel-Hissar, dem alten Tralles; ihre Länge beträgt 80 Englische Meilen bei circa 16 Stationen.

Die Bahn von Smyrna nach Magnesia, Cassaba und Aleschehr wurde im Jahre 1862 concessionirt, aber erst im Jahre 1873, gleichfalls durch einen Englischen Unternehmer, hergestellt. Die Linie beginnt bei Smyrna, läuft entlang des Golfes von Burnabat, erreicht dann Menimen, eine grosse, aber wenig bedeutende Stadt, und berührt in ihrer Fortsetzung die grosse und interessante Türkische Stadt Magnesia, von den Türken Manissa genannt. Ihr Endziel ist die Gegend von Cassaba und Aleschehr, welches die Bahn in einer Entfernung von 105 Englichen Meilen erreicht.

Die dritte in Thätigkeit befindliche Bahn Kleinasiens ist diejenige von Skutari (Constantinopel gegenüber) nach Ismid (Nikomedia). Diese wurde im August 1871 angefangen und in ungefähr 15 Monaten beendigt. Die Arbeiten wurden hauptsächlich von den Türken selbst hergestellt. Die Bahn hat insofern ein besonderes Interesse, als sie für eine in der Zukunft zu erbauende Linie nach dem Persischen Meerbusen das erste Glied bilden würde. Einige Jahre zuvor wurde die Bahn von dem Hafen Mudania am Marmarameer nach Brussa in der Absicht gebaut, eine Verbindung mit der Hauptbahn Skutari-Ismid herzustellen. Die Arbeiten an dieser Strecke wurden herzlich schlecht ausgeführt, indem sich, nachdem die Schienen gelegt waren, herausstellte, dass das von Europa bezogene Rollmaterial nicht für dieselben passte. Eisenbahnwagen und Rollkarren lagen lange Zeit neben den Schienen dem Verderben durch die Sonne ausgesetzt.

Interessant und für die Zukunft vielversprechend ist die neueste Bahn Mersina-Adana. Adana liegt in der südöstlichen Ecke des Landes und sein Seehafen Mersina genau nördlich von der Insel Cypern. Die Ebenen am Fusse des Taurusgebirges sind von Alters her berühmt durch ihre ausserordentliche Fruchtbarkeit. Die ganze Gegend zeigt überall die Spuren der Vergangenheit, und die Ruinen vieler alter Städte und Tempel legen Zeugniss ab von dem Wohlstande, dessen sich die Bewohner seiner Zeit zu erfreuen hatten. Von Mersina führt eine gute Strasse nach Tarsus, dessen Name, obwohl von dem alten Tarsus wenig mehr übrig geblieben ist, ein grosses Stück Weltgeschichte ins Gedächtniss zurückruft. Unter den Trümmern, welche zumeist das Interesse erwecken, befindet sich das Grab Sardanapal's, Königs von Assyrien, des Gründers der Stadt.

Die zunehmende Bedeutung des Verkehrs führte zur Erbauung der Eisenbahn Mersina-Tarsus-Adana. Wiederum war es Englisches Capital, dem die ca. 42 Englische Meilen lange Bahnlinie ihre Ausführung verdankt. Die Bahn hat zweifellos eine grosse Zukunft. Der Handel Adanas, einer Stadt von einigen 60000 Einwohnern, nimmt stetig zu, das umliegende Land ist von ausserordentlicher Fruchtbarkeit.

Die Bucht von Mersina, obgleich südwärts offen, gewährt vorzüglichen Ankerplatz. Gegenwärtig laufen Dampfer von vier verschiedenen Gesellschaften wenigstens einmal in der Woche ein, nämlich: Messageries Maritimes, die Russian Company, die Sabre Company und Bell's Asia Minor Line, welche letztere regelmässig zweimal die Woche anläuft.

Seiner Lage nach muss Mersina einst Ausgangspunkt einer Eisenbahnlinie werden, welche sich in das Innere erstreckt, und es würde, falls das Project einer Bahn von Constantinopel nach Bagdad zur Ausführung gelangt, welche Linie bei dem Pass Pylae Ciliciae das Taurusgebirge überschreiten müsste, Mersina als Mittelmeerhafen eine eminente Bedeutung gewinnen. Es kommt hinzu, dass für die in England viel erörterte Ueberlandverbindung mit Indien durch Herstellung einer Bahnlinie vom Mittelmeere zum Persischen Meerbusen die Bahnstrecke Mersina-Adana als Ausgangspunkt in Aussicht genommen ist. Unter diesen Umständen ist es schon erklärlich, wenn das in London erscheinende „Chamber of Commerce Journal" von der Bahn Mersina-Adana bemerkt, „dass sie wahrscheinlich ganz in Englischen Händen bleiben würde."

Die Eisenbahnen in Japan.

In einem Bericht des Französischen Generalconsuls Herrn L. de Lalande, aus welchem der „Moniteur des intérêts matériels" referirt, finden sich nachstehende Angaben bezüglich dieser Bahnen (siehe auch die kurze Notiz in Nr. 51 S. 688) vor:

Am 25. Juni cr. eröffnete der Mikado in Person die neue Eisenbahnlinie, welche die Hauptstadt mit den grösseren Städten im Norden des Kaiserthums verbinden soll, und wovon die gegenwärtig in Betrieb befindliche Linie Tokio-Takasaki nur den Anfang bildet.

Die Gesammtlänge der in Japan am Schluss des Monats Juni 1884 in Betrieb befindlichen Bahnen war 400 km; der Gang der Züge ist wie in Europa geregelt, und ebenso sind auch die Tarife für Personen und Güter analog den Europäischen aufgestellt. — Das rollende Material wurde anfangs aus Europa eingeführt, neuerdings jedoch fast ausschliesslich aus Amerika; indessen sucht Japan sich von dem Zwange zu befreien, in dieser Beziehung auf das Ausland angewiesen zu sein. In Tokio werden Waggons gebaut, und die Locomotiven, welche man in Japanesischen Werkstätten anzufertigen versucht hat, sind gut ausgefallen. Ferner fabricirt ein Etablissement zu Jkuno bei Kobé (bisher von Franzosen geleitet) Schienen; auch ist die Rede von Errichtung einer weiteren derartigen Fabrik zu Kawagutchi.

Folgende Linien sind projectirt: Osaka zum Hafen Sakaï 11 km, Ogaki nach dem Hafen Yokkaiti 53 km, Onyedo bis zum Hafen Niigata 235 km, und von Takasaki nach Ogaki 275 km. Letztere Linie, die wichtigste von allen, ist bereits in Angriff genommen. Eine Japanesische Gesellschaft, die Nippon-Eisenbahn-Compagnie, hat sich im April 1880 gebildet, um eine Bahn zu erbauen, welche den Bedürfnissen der nördlichen Provinzen des Kaiserreichs entsprechen und mit der Hauptstadt die wichtigsten Industriestädte (namentlich auch die Gegenden des Seidenbaues) verbinden soll. In dem genehmigten Project soll die von Tokio ausgehende Linie Mayebashi via Takasaki anschliessen; von dort soll sie nach Awomori (Hafen auf der Nordspitze der Insel Nippon) via Totchigi und Tukushimee-Miyagi verlängert werden. Die Bahnlinie theilt sich in fünf Sectionen, deren erste von Tokio nach Takasaki nunmehr eröffnet ist; zwei andere, von Shinagawa (Tokio) nach Kawagutchi und von Takasaki nach Mayebashi, werden auch nicht lange auf ihre Eröffnung warten lassen, und die Arbeiten an dem Bahnkörper der beiden noch übrigen sind begonnen. Die Regierung, welche die Unternehmer kräftig unterstützt, hat der Gesellschaft eine gewisse Dividende garantirt.

Die Linie Takasaki-Ogaki bietet keine übermässigen Schwierigkeiten und wird wahrscheinlich binnen Kurzem ausgeführt sein. Man wird alsdann das Japanische Bahnnetz als in der Hauptsache festgestellt betrachten und sich zu Lande von Yokohama nach Tokio, Kyoto, Osaka und Kobé begeben können; nur Otsou bliebe alsdann noch an die Linie Tsuraga-Ogaki anzuschliessen. Diese Bauausführung ist im Vergleich mit den vorhergenannten leicht; übrigens ergänzt seit langer Zeit eine auf dem Biwasee eingerichtete Dampferlinie das Fehlen von Eisenbahnen.

In letzter Zeit war auch viel die Rede von einem Anschluss des wichtigen Verkehrscentrums Nagoya (325000 Einwohner) an die bestehenden Linien, doch hat man wohl augenblicklich auf dies Project verzichtet, weil es zu beträchtliche Summen erforderte. Denn die Stadt Nagoya ist an dem Ostende eines Flussdeltas gelegen, über dessen vielverzweigte Arme eine bedeutende Anzahl Brücken gebaut werden müssten. St.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXVII.

Folgende Correspondenz aus Newjersey steht in No. 250 der in Deutscher Sprache erscheinenden „Newyorker Staatszeitung" vom 17. October 1884: „Elizabeth. Drei Männer von einem Bahnzuge überfahren und getödtet. Von dem Zug No. 3 der Pennsylvania Eisenbahn, welcher Jersey City um 7 Uhr

45 Minuten verlässt, wurden in der Nähe des Ueberganges bei der Mary Str. gestern Abend drei Männer überfahren und augenblicklich getödtet. Dieselben gingen unmittelbar vor dem Zuge auf dem Gleise und verloren, als sie denselben hinter sich herkommen hörten, die Geistesgegenwart. Sie waren gut gekleidet und hatten Billette für eine Fahrt von Philadelphia nach Newark. Einer der Unglücklichen wurde 35 Fuss weit fortgeschleudert. Die Leichen, bei deren einer 5 D. gefunden wurden, wurden nach Ford und Stiles Morgue geschafft". Man stellte fest, dass jene drei Leute Lederarbeiter seien, welche sich in Newark nach Arbeit umsehen wollten, wie eine spätere Nummer meldet. Derartige Unfälle bilden eine stehende Rubrik in den hiesigen Zeitungen, mehrere Male in der Woche werden in der Umgebung von Newyork, auch wohl in Newyork selbst Menschen oder Strassenfuhrwerke auf Locomotivbahnen überfahren. Finden sich für die Ueberfahrenen nicht Angehörige, welche Schadenersatz beanspruchen können, so hat das traurige Ereigniss, mit Ausnahme der amtlichen Todtenschau und des Begräbnisses, keine weiteren Folgen. Die meisten Menschen werden in den Vereinigten Staaten von den Bahnzügen in Jersey City, Newark, Elizabeth und Rahway hingeschlachtet. In Elizabeth finden ausserdem noch ziemlich regelmässig Collissionen zwischen den Zügen der Pennsylvaniabahn und Central Railroad of Newjersey statt. Im Centrum der Stadt kreuzen nämlich beide Bahnen; die Locomotivführer können gar nicht beurtheilen, ob Gefahr vorhanden ist, indem Häuser nur den Blick auf die eigene Bahn gestatten. Im Sommer fahren in Zwischenräumen von nur wenigen Minuten Züge in irgend einer Richtung über diese Kreuzung, verliert der Signalmann den Ueberblick auch nur auf wenige Secunden, so ist ein Unfall fast unvermeidlich.

Mit Leichtigkeit könnte die eine oder die andere Bahn unterführt werden, denn die Strassen sind breit genug, die anliegenden Holzhäuser, aus welchen die „City" of Elizabeth besteht, meist werthlose Buden, deren Besitzer wohl froh sind, wenn Funkenflug aus Locomotiven das Niederreissen unnöthig macht. Viele derartige Brände habe ich bereits in Elizabeth und Rahway erlebt — besten Falles nagelt man eine neue Bude zusammen; auch bleibt eine Brandstätte Monate lang unbebaut, je nach Coulanz der Assecuranz.

Ich habe bisher vermieden, einer „Entdeckung" oder „Erfindung" Erwähnung zu thun, welche seit etwa 5 Jahren viel Staub aufwirbelt, und von gebildeten Leuten, welche keine Schwindler sind, nur belächelt wurde. In der neuesten Zeit ist jedoch sogar ein activer hoher Artillerie-Officier „of the grand army" captivirt worden, so dass es unmöglich ist, die Sache vollständig zu ignoriren.

In Philadelphia hat ein Mr. Keely die „Keely Motor Company" gegründet. Keely behauptet, eine neue Kraft entdeckt zu haben; es sei ihm gelungen, die Atome des Wasserstoffes, Stickstoffes, Sauerstoffes weiter zu spalten, activ zu machen; die activ gemachten und gemischten Gase sollen ein bedeutend geringeres specifisches Gewicht als das Wasserstoffgas haben und eine fürchterliche Expansionskraft besitzen. Das „Spalten" der Atome geschieht unendlich einfach durch Vibration; entweder fiedelt Mr. Keely auf einem Stahldrahte oder er bringt mittelst eines Hammers den Metallbehälter, in welchem das activ zu machende „Gemisch von Wasser und Luft" befindlich ist, in Vibration. Mit 5 Tropfen Wasser und dem Volumen nach etwa 5 Mal so viel Luft behauptet er z. B. ein Pfund schwere Kugeln aus einer Kanone mehrere tausend Fuss weit treiben zu können. Freiherr Schnuckelig zum Warzentrost in der Boccage auf Schnick-Schnack-Schnurr in Immermann's Münchhausen konnte nicht fester an die Luftziegelfabrikation glauben, wie die Keely-Motor-Actionäre an den Motor.

Eine grosse Locomotive ist für diese Triebkraft in Philadelphia bereits gebaut und soll, wie die Zeitungen berichten, seit einem Jahre immer „in den nächsten Tagen" auf der Pennsylvaniabahn nach Jersey City Probefahrt machen. Es fehlt jedoch stets noch irgendwo eine kleine Schraube. Mr. Keely wird, wie man berichtet, von seinen Actionären glänzend bezahlt; doch hat Alles sein Ende, selbst die seelensguten Actionäre wollten vermuthlich auch einmal Thaten sehen, und Mr. Keely entsprach ihrem Wunsche. Er fabricirte eine kleine Kanone, welche einpfündige Kugeln schiesst, und richtete sie so ein, dass statt des Pulvers angeblich activ gemachtes Wasser, welches mit activ gemachter Luft gemischt ist, die Kugeln fortschleudert. Eine Regierungs-Commission wohnte den Schiessversuchen auf Sandyhook bei, und da Mr. Keely so klug war, sich nicht direct in die Karten schauen zu lassen, konnte die Commission nur nach den Wirkungen urtheilen. Günstige Schussresultate lagen allerdings vor, ein Theil der Commissions-Mitglieder war „perplex", doch nicht alle. 19 Schüsse wurden abgegeben und nach 10 oder 11 Schüssen wurde die Anfangsgeschwindigkeit einiger Kugeln sorgfältig gemessen. Die Geschwindigkeit nahm mit jedem Schusse zu, was Viele für einen Beweis dafür hielten, dass weder comprimirte Luft, noch comprimirte Kohlensäure angewendet wurde. Auch konnte man keine Abkühlung des Rohres mit der blossen Hand nachweisen. Keely triumphirte, seine Actien stiegen um 4 oder 5 Dollars, was einer Courssteigerung von 100 pCt. entspricht.

Ein Ingenieur, welcher jenen Schiessversuchen beiwohnte, weist jedoch im „Scientific American" nach, dass Keely dennoch comprimirte Luft angewendet haben kann, was nach den beigegebenen Zeichnungen Jedermann leicht verständlich wird, und dass er durch ein artiges Taschenspielerstückchen den Luftdruck auf die Kugel selbst nach jedem weiteren Schusse verstärkte, was bei einer gewöhnlichen Windbüchse nicht möglich ist.

Die „activ zu machenden Stoffe" (d. h. die comprimirte Luft), kann man aus Recipienten durch ein Rohr in die Kammer der Kanone strömen lassen. Ehe dieses geschieht, führt man die Kugel ein und bringt die Gasverschlussplatte, aus Weich- und Hartgummi bestehend, zwischen Kugel und Kammer. Die Luft in den Recipienten sei auf 5 000 Pfund pro Quadratzoll comprimirt: Es dauert nur wenige Secunden, nachdem der „Meister" den Hahn öffnete, bis so viel Luft in die Kammer geströmt ist, dass sie die Gasverschlussplatte (gas-check) durchbricht, und nun die Kugel forttreibt. Diese wenigen Secunden benützt der „Meister", um mit einem Holzhammer Schläge auf den „Vibrator" zu führen. Der Mann muss sehr Acht geben, dass er nicht zu spät „klopft", denn die Luftkammer ist in wenig Secunden so gefüllt, dass die Platte zersprengt wird, und der „Meister" blamirt wäre.

Selbstverständlich erreicht der Druck in der Kanone jenen im Recipienten nur dann, wenn die Verschlussplatte so dick ist, dass sie erst bei 5 000 Pfd. pro Quadratzoll durchbrochen wird; 2 000 Pfd. Druck sind aber hinreichend, die Kugel einige tausend Fuss weit zu treiben, und es ist klar, dass Mr. Keely, nach jedem Schusse eine stärkere Verschlussplatte nehmend, vermag, den Druck bis auf 3, 4, anfangs auf fast 5 000 Pfd. zu vermehren. Diese Steigerung fand auch statt und Abbildungen einiger der durchbrochenen „gas-checks" wurden veröffentlicht.

Die Recipienten sollen so stark gewesen sein, dass sie einen Druck von 20 000 Pfd. pro Quadratzoll ausgehalten haben würden; mit 5 000 Pfd. wären 100 Schüsse möglich gewesen, wenn der letzte Schuss den höchsten Druck von allen hätte erhalten sollen. Ganz dasselbe behauptete Mr. Keely auch, nur giebt er vor, eine „neue Kraft" entdeckt zu haben. Eine Abkühlung des Rohres kann wegen seiner grossen Masse bei 19 Schüssen nicht mit der blossen Hand bemerkt werden. Traurig sanken die Actien wieder auf ihren früheren Stand herab, und werden sich nun wohl die unglücklichen Actionäre in die grüne Farbe der Hoffnung kleiden, wie die „drei Unbefriedigten", als sie den Meister suchten. Selbst seinen „Semilasso" hat der hiesige Münchhausen gefunden, den „hohen Amerikanischen Artillerie - Offizier". Doch zerstört der Artillerist Semilasso's Werke.

Die Locomotiven und Dampfschiffe werden noch längere Zeit Brennstoffe und Wasserdampf verwenden. Mr. Keely soll jedoch hart daran arbeiten, die grosse Locomotive laufen zu lehren; „Wind" braucht er gewiss mehr für sie, wie für die Kanone.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

Der elektrotechnische Verein hat am Dienstag, den 28. October, nach der statutenmässigen Sommerpause seine Arbeiten wieder aufgenommen. Der unter dem Vorsitze des Staatssecretärs Dr. Stephan abgehaltenen Eröffnungssitzung wohnten der Gesandte Japans, Herr Aoki, und der Japanische General-Postmeister, Herr Nomura, sowie zwei höhere Beamte der Königlich Bayerischen Verkehrsverwaltung bei. Zunächst ergriff Herr Dr. Stephan das Wort zu einer anregenden Ansprache an die Versammelten. Nach erfolgter Begrüssung der zahlreich erschienenen Vereinsmitglieder und Bewillkommnung der anwesenden Gäste unterzog derselbe die wichtigeren Ereignisse des verflossenen Jahres auf dem Gebiete der Elektrotechnik einer eingehenden Besprechung und entrollte sodann ein höchst anschauliches und interessantes Bild der erheblichen Fortschritte, welche die technische Anwendung der Elektricität auch in letzterer Zeit erfahren hat. Wegen des beschränkten Raumes kann auf die im Beleuchtungswesen und bei der elektrischen Kraftübertragung gemachten Fortschritte hier nicht näher eingegangen werden. Um ein Beispiel anzuführen, welche erfreuliche weitere Ausdehnung die Elektrotechnik auf einem anderen Gebiete, dem des Fernsprechwesens, im letzten Jahre wiederum erfahren hat, möge erwähnt sein, dass im Reichspostgebiet im October 1883 in 30 Städten allgemeine Fernsprechanlagen bestanden, während gegenwärtig 45 Städte mit solchen ausge-

rüstet sind. Ebenso ist im verflossenen Jahre die Zahl der Fernsprechstellen von 5 155 auf 7 602 gestiegen, die Länge der Linien von 1 112 auf 1 695 km und die der Fernsprechleitungen von 8 591 auf 14 188 km. Ausserdem sind zur Zeit in 5 Orten neue Fernsprechanlagen im Bau begriffen, während die Ausführung für fernere 11 Städte bereits genehmigt ist. Auch die Zusammenfassung ganzer Bezirke zu einem Fernsprechnetz hat weitere bedeutende Fortschritte gemacht. Das Fernsprechnetz für den Oberschlesischen Hütten- und Industriebezirk umfasst gegenwärtig die Kreise Beuthen, Gleiwitz, Kattowitz, Tarnowitz und Zabrze mit einem Areal von rund 2 000 qkm. Im Elsässischen Spinnereibezirk sind die Städte Mülhausen, Gebweiler und Thann zu einem Fernsprechnetz verbunden und ein neues Netz ist im Rheinischen Sammet-Industriebezirk zwischen den Städten Crefeld, Gladbach, Dülken, Viersen, Rheydt u. s. w. im Werden begriffen. — Der Vorsitzende gedachte sodann der im abgelaufenen Vereinsjahre verstorbenen Mitglieder, sowie Gelehrten und Techniker, welche sich um die Förderung der wissenschaftlichen Erforschung und Anwendung der Elektricität besondere Verdienste erworben haben. Die Versammelten ehrten das Andenken der Hingeschiedenen durch Erheben von den Sitzen. Ein mit den Verlagsbuchhändlern Ferd. und Fritz Springer abgeschlossener neuer Vertrag über den Verlag der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ für die Jahre 1885 bis 1889, über welchen sodann Herr Ministerial-Director Dr. Fischer referirte, wurde vom Verein genehmigt. Herr Dr. Aron machte hierauf Mittheilungen über einen von ihm construirten Elektricitätszähler zur Bestimmung des Consums bei elektrischen Centralanlagen. Das demselben zu Grunde liegende Princip ist folgendes:

Zu einer Uhr gehören nach der Einrichtung, die ihr zuerst der grosse Holländische Physiker Heyghens gegeben hat, im Wesentlichen zwei ganz von einander gesonderte Theile: die Triebkraft, welche zumeist in einem Gewicht oder einem Federzug besteht, und ein den Gang regulirender Theil, das Pendel, bezw. bei den Taschenuhren die Unruhe. Bei der Pendeluhr hemmt das Pendel das Zählwerk, giebt mit jeder Doppelschwingung Zahn und Lücke des Rades frei und gestattet dem Zählwerk unter dem Einfluss der Triebkraft, den Schwingungen des Pendels entsprechend sich zu bewegen. Aendert man den Gang des Pendels, so geht damit auch das Zählwerk anders, die Uhr beschleunigt oder verlangsamt ihren Gang. Es giebt nun zwei Arten, die Bewegungen des Pendels zu verändern. Bei der einen wird die Länge des Pendels, bei der anderen der Einfluss der Anziehung der Erde geändert. Die Erfahrung hat nämlich gelehrt, dass eine Pendeluhr am Aequator wegen der dort geringeren Erdschwere langsamer geht, als hier, und zwar bleibt dieselbe um 2 Minuten täglich gegen hier zurück. Diese Erscheinung hat Dr. Aron sich zu Nutze gemacht. Er hat an dem Pendel an Stelle der Linse einen Magneten angebracht und unter diesem eine Rolle befestigt, durch welche ein elektrischer Strom geleitet wird. So lange letzterer die Leitung nicht durchläuft, wird die Uhr ihren gewöhnlichen Gang behalten; beim Hindurchgehen des Stromes durch die Rolle dagegen wird das Pendel angezogen und die Uhr nimmt einen schnelleren Gang an. Herr Dr. Aron hat nun die Einrichtung derartig getroffen, dass diese Aenderung im Gange der Uhr der Stromstärke proportional ist und dass der Zeitunterschied ungefähr für 1 000 Brennstunden und eine Glühlichtlampe 2 Stunden beträgt. Der Vortragende wies an einer auf Grund sorgfältiger Versuche angefertigten tabellarischen Uebersicht nach, welche genauen Messungen man mit dem Instrumente auszuführen im Stande ist.

An der an den Vortrag sich anschliessenden Discussion betheiligten sich noch die Herren Prof. Dr. Förster und Ingenieur Beringer, welcher letztere auf einen nach ähnlichem Princip construirten, im Jahre 1882 in England patentirten elektrischen Energiemesser von Ayrton und Perry aufmerksam machte. Herr Dr. Frölich zeigte darauf einen vor 2 Jahren construirten registrirenden elektrischen Energiemesser von Siemens & Halske vor. Zum Schluss gab Herr Major Buchholz einen Ueberblick über die bisherigen Versuche und deren Ergebnisse, die Luftschiffe mit Hülfe der Elektricität lenkbar zu machen, indem er insbesondere die von den Gebrüdern Tissandier und den Herren Renard und Krebs in Frankreich kürzlich gemachten Versuche einer eingehenden Besprechung unterzog.

Haftpflicht.

v. O. **Haftpflicht der Eisenbahn für Verletzungen, welche der aus einer Locomotive herausströmende Kohlenstaub erzeugt. Keine höhere Gewalt. Der Nachweis der gleichartigen Gefahr bei anderen Betrieben steht dem Begriff der „eigenthümlichen Betriebsgefahr“ des § 1 nicht entgegen.** — Kläger, seit 12 Jahren im Dienste des Beklagten, war am 25. Juli 1880 als Hilfsweichensteller auf dem Ostbahnhofe in Hanau beim Rangiren eines Waggons beschäftigt. Hierbei flog ihm aus einer vorüberfahrenden Locomotive Kohlenstaub in sein linkes Auge. Derselbe rief eine Entzündung des Auges hervor, welche nach seiner Angabe seine völlige Erblindung auf diesem Auge zur Folge hatte und auch das rechte Auge in Mitleidenschaft gezogen hat. Entscheidungsgründe: „Die eingetretene Verletzung entbehrt nicht des Zusammenhanges mit den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes, da die Verletzung durch Einwirkung der aus der fahrenden Locomotive ausströmenden Kohlenstaubmengen stattgefunden hat, das Ausströmen solcher Mengen mit besonderer Gewalt und in geringer Höhe vom Erdboden aber dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlich ist. Dass die betreffende gefährdende Betriebsäusserung dem Eisenbahnbetriebe ausschliesslich eigen sein müsste, so dass die Haftung ausgeschlossen wäre, wenn eine gleiche Gefahr auch bei anderen Betrieben vorhanden ist, fordert das Gesetz nicht. — Das Berufungsgericht hat ferner mit Recht angenommen, dass, auch wenn, wie der Beklagte behauptet, es technisch undurchführbar sei, auch nur die Bediensteten der Eisenbahn gegen die Einwirkung dieser Kohlenstaubausströmungen zu schützen, doch deshalb der Unfall nicht als auf höherer Gewalt beruhend angesehen werden könne. Gleichviel, wie weit oder eng man im Allgemeinen die Grenzen für den Begriff der höheren Gewalt zu stecken hat, immer muss derselbe bei der Haftung eines Eisenbahn - Betriebsunternehmers dann ausgeschlossen bleiben, wenn der Unfall die unmittelbare Folge des regelmässigen Betriebes gewesen ist. Der Beklagte sagt in Wahrheit nichts Anderes, als dass solche Ausstossung starker Kohlenstaubmengen eine natürliche Wirkung des Eisenbahnbetriebes sei. Deshalb muss er auch für deren schädigende Folgen, sofern der Verletzte nicht durch eigenes Verschulden dieselben zur Entstehung gebracht hat, aufkommen. Wollte man die Wirkung der gefährdenden Natur des Unternehmens selbst als einen vom Schadensersatz befreienden Zufall ansehen, so würde man gegen die Grundtendenz des im § 1 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 enthaltenen Haftungsprincips verstossen (vergl. a. Schlusssatz des § 25 Preuss. Eis.-G. v. 3. November 1838). Dass solche Kohlenstaubtheile nicht immer in edle Organe der in der Nähe der Locomotive beschäftigten Bediensteten eindringen, nur ausnahmsweise dieselben in solcher Weise verletzen, wie es im vorliegenden Falle geschehen ist, dass man es daher einen unglücklichen Zufall nennen kann, wenn solche Verletzung, wie hier stattgefunden hat, qualificirt die Ursache der Verletzung nicht als höhere Gewalt. Diese ausnahmsweise Wirkung einer Betriebsäusserung, welche in der grossen Mehrzahl der Fälle unschädlich bleibt, während sie schädigend wirken kann und im Einzelnen ohne Hinzutreten eines ferneren, nicht vorherzusehenden Ereignisses schädigend wirkt, liegt im Wesen der Gefahr, welche der Betriebsunternehmer zu tragen hat“. (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 29. März 1884 wider den Preuss. Eisenbahnfiscus; Braun und Blum, Annalen Bd. X S. 251 f.)

Miscellen.

Die mechanische Arbeitsleistung der Pferde der Pariser Omnibusgesellschaft.

Der das Betriebsjahr 1883 betreffende Bericht der Pariser Omnibus gesellschaft, welcher auch die Pferdebahnen gehören, enthält die nachstehenden Angaben bezüglich der mechanischen Arbeitsleistung der beim Omnibus- und Pferdebahndienste verwendeten Pferde.

Wenn wir unter Zugrundelegung sämmtlicher seit 1878 gemachten Erfahrungen die durchschnittliche Leistung pro Secunde ermitteln — so führt die Gesellschaft aus — finden wir, dass dieselbe bei den Tramways pro Pferd 82 Kilogrammmeter und bei den Omnibussen 95 Kilogrammmeter beträgt. Die durchschnittliche Geschwindigkeit ist hierbei auf 3 m bei den Pferdebahnen und auf 2,50 m bei den Omnibussen anzunehmen.

Die Leistung eines angespannten Pferdes beträgt bei den Pferdebahnen etwa $^{11}/_{10}$ Pferdekräfte, bei den Omnibussen dagegen etwa $^{13}/_{10}$ Pferdekräfte.

Es ist dies ein grosses Arbeitsquantum, welches nicht auf die Dauer ununterbrochen geleistet werden kann, weshalb auch unsere Pferde täglich nicht mehr als 17 km bei einer mittleren Geschwindigkeit von 9—12 km pro Stunde und einer Belastung von 1 610—1 900 kg zurücklegen können.

Das jetzt verwendete Pferd ist grösser und stärker als das frühere Omnibuspferd, weil dasselbe in Anbetracht des vergrösserten Umfanges und Gewichtes der Fahrzeuge sonst nicht die geforderte Arbeit leisten könnte. Uebrigens war es erforderlich, die Gangart dieser Pferde zu beschleunigen, weil — abgesehen von den heut zu Tage so häufig vorkommenden Fahrthindernissen — in Folge der vermehrten Anzahl Plätze und der Zulassung von Frauen auf die Decksitze die Aufenthalte unterwegs sich bedeutend gesteigert haben.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Directer Verkehr mit Oesterreichisch-Ungarischen Seehäfen, sowie Görz, Cormons loco und transit. Zurückziehung der im obbezeichneten Verkehre rücksichtlich der Anwendung des Tarifes vom 1. Januar 1884 und der Instradirung getroffenen Bestimmungen. Die mittelst Kundmachung vom 18. October l. J. verlautbarten Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes für den directen Verkehr mit Oesterreichisch-Ungarischen Seehäfen, sowie Görz und Cormons loco und transit, giltig vom 1. Januar 1884, und über die Instradirung der nach diesem Tarife abzufertigenden Transporte werden hiermit und zwar für die Dauer des Monates November 1884 zurückgezogen.

Der obbezeichnete Tarif gelangt sonach im Monate November unter den in demselben angegebenen Bestimmungen zur Anwendung.

Wien, am 31. October 1884. (2669)
Die Generaldirection
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

II. Güterverkehr.

Mit dem 1. December d. J. tritt im **Schlesisch-Polnischen Verband-Güterverkehr** ein Ausnahmetarif für S c h w e f e l s ä u r e in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit nachstehenden Frachtsätzen in Kraft:

A. Zwischen Schnittpunkt (Sosnowice) und

Morgenroth	0,16 M.
Rosdzin	0,11 „

B. Zwischen Schnittpunkt (Sosnowice) und

Zawiercie	14,52 Kop.
Radomsk	34,83 „
Petrikau	45,51 „
Rokiciny	52,89 „

pro 100 kg.

Breslau, den 4. November 1884. (2670)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. In den mit Gültigkeit vom 1. October 1884 für den Verkehr zwischen Basel (Badischer Bahnhof transit) und Stationen der Central- und Westschweiz zur Einführung gekommenen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten ist mit sofortiger Wirkung die Route über Waldshut einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterverwaltung in Basel, sowie das diesseitige Tarifbureau.

Karlsruhe, den 4. November 1884.
Generaldirection. (2671)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung ist zum Badisch-Württembergischen Gütertarife vom 1. Mai 1882 der 6. Nachtrag erschienen, welcher Frachtsätze für die neu einbezogene Station Reichenau enthält und durch unsere Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen ist.

Karlsruhe, den 4. November 1884.
Generaldirection. (2672)

Mit 15. November d. Js. gelangen die **Nachträge I und III** zu den **Seehafen-Ausnahmetarifen** vom 1. Januar d. Js. und vom 15. September vor. Js. für den **Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandsverkehr** zur Ausgabe.

Durch diese Nachträge werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 1 für den Transport von Wolle aller Art und von Wollabfällen mit Wirkung vom 1. Januar 1885 ab aufgehoben.

Exemplare der Nachträge können von den Verbands-Verwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 2. November 1884. (2673)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Giltigkeit vom 15. December d. Js. ab wird der im **Magdeburg-Bayerischen Verbands-Gütertarife** vom 15. August 1884 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1 (Holz, Europäisches) zwischen E i s e n s t e i n und H a l b e r s t a d t von 1,53 auf 1,63 M. pro 100 kg berichtigt.

Dresden, den 31. October 1884. (2674)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem Ablauf des 31. December cr. gelangt der **Schlesisch-Schweizerische Verbands-Gütertarif** vom 20. Mai 1880 nebst Nachträgen zur Aufhebung und kommt ein neuer Tarif an dessen Stelle vorläufig n i c h t zur Einführung.

Breslau, den 3. November 1884. (2675)
Königliche Eisenbahndirection,
im Namen der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Die im Staatsbahntarif **Berlin-Breslau** bezw. im Stettin-Märkisch-Schlesischen Verbands-Gütertarife enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Eisen und Stahl des Specialtarifs II von Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Uferbahn nach Stettin t r a n s i t o s e e w ä r t s finden fortan auch auf den See-Export der Artikel: e i s e r n e D r a h t s t i f t e (verpackt und unverpackt) u n d e i s e r n e N i e t e n, S c h r a u b e n u n d M u t t e r n f ü r d e n S c h i f f s- u n d B r ü c k e n b a u Anwendung.

Breslau, den 3. November 1884. (2676)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 5. November cr. tritt ein Verbands-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der **Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn** einerseits und **diesseitigen Stationen**, sowie **Station Hamburg** der Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind von den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen käuflich zu beziehen.

Schwerin, 3. November 1884. (2677)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direction
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft.

Der im Nachtrage III zum **Triest-Fiume-Norddeutschen Verbandtarif** vom 1. Februar 1881 sub Pos. I aufgeführte Ausnahmetarif für Spiritus und Sprit wird vom 1. December cr. ab auf Station Lissa i/P. erweitert. Die neuen Sätze betragen unter den gleichen Bedingungen nach Triest und Fiume 3,87 M., nach Cormons tr. 3,90 M. pro 100 kg.

Breslau, den 1. November 1884. (2678)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Königliche Eisenbahn-Direction. Zu unserem Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1881 ist ein vom 10. d. Mts. ab gültiger Nachtrag erschienen, durch welchen die zur Zeit bestehenden beschränkenden Bestimmungen für die Beförderung von Einzelvieh zur Aufhebung gelangen.

Altona, den 3. November 1884. (2679)

Die Artikel **„Condensationsröhren, Reservoirs und eiserne Dampfkessel“** werden mit Gültigkeit vom 10. November d. J. für den Verkehr nach S t e t t i n t r a n s i t o in den Ausnahmetarif 3a des Gütertarifs für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Berlin** vom 1. December 1883 aufgenommen.

Köln, den 8. November 1884. (2680)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Vom 1. December d. J. ab treten sämmtliche für die Station Osterfeld H im Tarif für den Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Breslau vorgesehenen Frachtsätze ausser Kraft.

Breslau den 30. October 1884. (2681)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. November ist der zweite Nachtrag zum Bayerisch-Mannheim-Ludwigshafener Gütertarif in Kraft getreten. Derselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III und kann von unserem Tarifbureau, welches auch nähere Auskunft ertheilt, bezogen werden.

Mainz, den 4. November 1884. (2682)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. November ist der Nachtrag XVI zum Hessisch-Pfälzischen Tarife vom 1. October 1884 erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für den Transport von Steinkohlen und Coaks, sowie Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Rübenschnitzabfällen. Derselbe kann von unserem Tarifbureau zum Preis von 5 ₰ bezogen werden.

Mainz, den 4. November 1884. (2683)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Zu unserem vom Tage der Betriebseröffnung giltigen **Local-Gütertarif** tritt mit dem 10. November cr. der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für Zuckerrüben und Rübenschnitzel zwischen Rostock und den Stationen von Wismar bis incl. Althof, sowie Aenderungen und Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften resp. des Tarifs für die Nebengebühren.

Wismar, den 6. November 1884. (2684)

Der Vorstand
der Wismar-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 15. d. M. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von **Steinkohlen** etc. im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Bahn nach den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. vom 20. October 1881 der Nachtrag VI in Kraft, welcher neben Aenderungen des Zechen- etc. Verzeichnisses neue Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Esperstedt, Kuckenburg, Obhausen, Querfurt, Schraplau und Stedten des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. enthält. Exemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 3. November 1884. (2685)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrhr.).

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Saybusch-Neu-Sandec der K. K. Oesterr. Staatsbahnen treten die im Tarife vom 1. Mai 1881 für den **Galizischen Gemeinschaftsverkehr** beziehungsweise in den zu diesem Tarife erschienenen Nachträgen enthaltenen directen Frachtsätze für nachstehende Relationen ausser Kraft.

1. Im Verkehre zwischen den Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn südlich von Halicz (inclus.), dann den Stationen der Strecken der Erzherzog Albrecht-Bahn und Dniester Staatsbahn sowie der Ersten Ungar.-Galiz. Eisenbahn einerseits und den Stationen der Tarnow-Leluchower Staatsbahn anderseits.

2. Im Verkehre zwischen den Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn südlich von Halicz (inclus.) einerseits und den Stationen der Strecken der Erzherzog Albrecht-Bahn, der Dniester Staatsbahn und der Ersten Ungar.-Galiz. Eisenbahn anderseits.

In den gedachten Relationen werden vorkommende Transporte bis auf Weiteres unter Ausschliessung einer Routenvorschreibung von Bahn zu Bahn abgefertigt.

Wien, den 5. November 1884. (2686)

Die General-Direction
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn
für die betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit 1. November 1884 tritt Theil V, Heft 1 und 2 des Verbands-Gütertarifs Frachtsätze für Wein- und Spiritustransporte in Fässern (Ladungen von 5 000 und 10 000 kg) oder in Reservoir- bezw. Cisternen-Wagen, dann für zur Füllung beförderte oder leer retourgehende Wein- und Spiritusfässer in jeder Quantität zwischen Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen einerseits und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger und Wald-Rüti-Bahn), der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Linie Effretikon-Hinweil), der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten), der Emmenthalbahn und der Jura-Bern-Luzern-Bahn andererseits in Wirksamkeit, wodurch die seither in den gleichen Relationen bestandenen directen Taxen aufgehoben werden.

Dagegen bleiben die derzeitigen Frachtsätze für Wein und Spiritus im Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Stationen der Westschweizerischen Bahnen, sowie im Verkehr mit Delle transit, Verrières transit und Genf transit bis auf Weiteres noch in Wirksamkeit.

Wien, im October 1884. (2687)

Die K. K. General-Direction
der Oesterr. Staatsbahnen, als Geschäftsführende für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahn-Verband.

Für Roh- und Pilézucker-Sendungen in vollen Wagenladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief von Raudnitz, Wegstädtl-Hnevic (St. E. G.) und Wegstädtl (Oe. N. W. B.) nach Gustavsburg trs., Mannheim trs. oder Ludwigshafen a/Rh. trs. werden vom 20. November d. J. bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. August 1885 auf die ab Aussig trs. nach diesen Umschlagsstationen laut des für diese Artikel am 1. d. Mts. in Kraft getretenen Ausnahmetarifs bestehenden Frachtsätze folgende Nachlässe gewährt.

	Nachlass pro 1 000 kg in Mark
a) Raudnitz	0,238
b) Wegstädtl Hnevic (St. E. G.)	1,438
c) Wegstädtl (Oe. N. W. B.) .	0,598

Die weiteren Bedingungen sind bei der unterzeichneten Verwaltung oder bei der Aussig-Teplitzer Bahn in Erfahrung zu bringen.

Prag, am 3. November 1884. (2688)

General-Direction
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

III. Submissionen.

Die Lieferung von:
a) 5 Normal-Personenzuglocomotiven,
b) 80 bedeckten Güterwagen und
c) 308 eisernen Kohlenwagen,
d) 878 Rädersätzen,
e) 1 756 Blattfedern und 2195 Spiralfedern
soll vergeben werden.

Eröffnung der Angebote
Freitag, den 21. November 1884,
Vormitttags 11 Uhr,
im Directionsgebäude Zimmer No. 89. Bedingungen sind gegen Einzahlung von je 4 M. zu a und bc; von je 2 M. zu d und e vom Kanzleivorsteher Peltz zu beziehen.

Elberfeld, den 31. October 1884. (2689)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Für ein **Wiener Speditions-Haus** ersten Ranges wird ein tüchtiger

Correspondent

gesucht, der bereits längere Zeit der Branche angehört und die Wiener Verhältnisse genau kennt. Offerten sub „N. 757" an **Rudolf Mosse, Wien I.,** Seilerstätte 2.

Knallsignale (Petarden) in vorschriftsmässiger Ausführung liefern seit Jahren an fast sämmtliche in- und ausländische Eisenbahnen

M. Selig junior & Co., Berlin NW., Karlstrasse 20.



FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei,



Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.

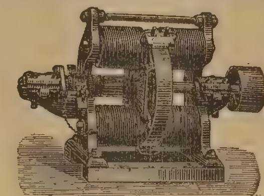


(Patent Steel Barb Fencing.)

S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen und Apparate.

Ausführung elektr. Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.



Fahrbare Beleuchtungseinrichtung.
Elektr. Locomotiv-Beleuchtung.
Elektr. Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektr. Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Ueber 1100 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 2300 Bogenlampen System Piette-Krizik und ca. 8000 Edisonlampen für Glühlichtbeleuchtung bereits in Betrieb.

Referenzen erster deutscher Firmen stehen zu Diensten.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

General-Vertretung: Alexander Wacker in Leipzig.

Soeben erschien:

Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnwesen.

Von **Hostmann, Fischer-Dick** und **Giesecke.**

1884. **Drittes Heft. Preis: Mk. 4.**

Inhalt: Die Bauten der grossen Berliner Pferde-Eisenbahn im J. 1883. Von Obering. Fischer-Dick. — Ein Wort zur Abwehr. Von O. Büsing in Hamburg. — Die Tramways in den Niederlanden. Von H. Boers in Utrecht. — Central-Halteplatz der Strassen-Eisenbahnen auf dem Rathhausmarkt in Hamburg. Von G. A. A. Culin in Hamburg. — Rechtsstreitfragen auf dem Gebiet des Lokal- und Strassenbahnwesens. Zur Statistik der Betriebsunfälle der Lokalbahnen. Von Dr. C. Hilse in Berlin. — Die Kesseldrücke bei Strassen-Locomotiven. Continuirliche Bremse für Eisenbahn- und Sicherheits-Bremse für Pferdebahn-Fuhrwerke. Ueber Constructionsbedingungen der Strassen-Locomotiven. Von F. Giesecke in Hamburg. — Der Langbein'sche Transporteur. Von Baurath W. Hostmann.

J. F. Bergmann, Verlagsbuchhandlung, **Wiesbaden.**

---

36 goldene und silberne Medaillen etc.

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

GEBR. KÖRTING
Hannover

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

construiren und empfehlen:

Pulsometer „Körting".

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2000 im Betriebe.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".

Patent-Universal-Injectoren mit *Speisewasser-Vorwärmer.*
12000 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum Bremsen.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 89. 1884.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 12. November 1884.

Dieser Nummer liegt No. 21 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Italienischen Eisenbahn-Conventionen.[1])

Eine Massregel von solcher Tragweite, wie es der grossartig angelegte Versuch ist, die Hauptlinien eines bedeutenden Eisenbahnnetzes in einem grösseren Lande als Staatseigenthum zu erwerben, den Betrieb dagegen privater Thätigkeit zu überlassen, musste ihres eigenartigen Charakters wegen überall grosses Aufsehen hervorrufen. Nachdem wir bereits wiederholt Veranlassung genommen haben, in diesen Blättern über die hauptsächlichsten Grundzüge und Einzelnheiten dieses Projects nach dem Wortlaut der Entwürfe kurz das Wichtigste mitzutheilen,[2]) wollen wir nunmehr, wo die abgeschlossenen Conventionen dem Reichstag des Königreichs Italien zur Genehmigung vorgelegt worden sind, eingehend über die weitere Entwickelung der hochwichtigen Angelegenheiten referiren.

Die Bezeichnung „eigenartig" muss der in Frage stehenden Angelegenheit in ganz besonderem Grade insofern zugelegt werden, weil bislang seitens keines anderen Staates ein ähnlicher Vorgang dem beregten an die Seite gestellt werden kann. Man war bisher an den von den Staaten befolgten Gebrauch gewöhnt, dass diese den Erwerb und Bau von Eisenbahnen in die Hand nahmen, um dann auch den Betrieb und die Ausnutzung im öffentlichen Interesse möglichst weitgehend selbst zu bewerkstelligen, wobei aber ein Hauptgewicht keineswegs auf die directe Verwerthung der Bahnen als Einnahmequelle, sondern auf die Hebung des Volkswohlstandes gelegt wird. So hat Preussen nach dem Vorgang anderer Deutscher Staaten das Hauptnetz unter bewährter Centralleitung vereinigt, so folgt Oesterreich-Ungarn im Augenblick gleichfalls diesem Beispiel. Allerdings könnte man im Königreich der Niederlande einen ähnlichen Fall insofern anführen, als der Staat Bahnen theils erbaut, theils erworben hat, dieses sein Eigenthum jedoch Privatgesellschaften zum Betriebe überliess und sich unter besonderen Festsetzungen eine bestimmte Einnahme vorbehielt; man kann dies in gewissem Sinne als einfaches Pachtverhältniss betrachten.[3])

In Italien stehen wir dagegen einem schon längst geplanten Unternehmen von bedeutendem Umfange gegenüber, welches ganz andere (nicht nur financielle) Zwecke verfolgt. Die Hauptpunkte desselben lassen sich (abgesehen von käuflichen Erwerbungen durch den Staat) etwa zusammenfassen wie folgt:

1. Die bisherige Gliederung der einzelnen grossen Bahngebiete soll einer mehr systematischen, der Natur des Landes sachgemäss angepassten Eintheilung Platz machen, welche zugleich den Grundbedürfnissen des flotten Durchgangsverkehrs wie des inneren und Localverkehres Rechnung zu tragen im Stande ist, als dies bei der jetzigen mehr zufälligen Abgrenzung der Bahnbezirke durchführbar war.
2. Diesem entsprechend sollen sich die Privatgesellschaften gestalten, welchen der Staat die verantwortliche Führung des Betriebes anvertrauen will; nach der Höhe der von ihnen zu übernehmenden Leistungen richten sich die Cautionen, Anzahlungen u. s. w.
3. Eigenthümer der Bahnen und ihres gesammten stehenden wie rollenden Materiales bleibt im Princip der Staat.
4. Die Gleichmässigkeit des Betriebes wird durch eine genau normirte Oberaufsicht gewährleistet, welche von einer Centralstelle des Staates aus bewirkt und in den Entwürfen zu den Einzelverträgen genau festgesetzt wird.
5. Dem Staat erwächst in erster Linie eine bedeutende Einnahme, welche jedoch zum Theil wieder den Verkehrsinteressen dienstbar zu machen resp. zu deren Gunsten wieder anzulegen ist, so dass auch hier wiederum der Endzweck, die Hebung des Volkswohlstandes, im Auge behalten wird.

Mit Anhalt an die bevorstehenden Einzelnberathungen im Reichstage werden wir über diejenigen durchgreifenden Aenderungen berichten, welche von grösserer Tragweite sind; zur Zeit ist zu bemerken, dass inzwischen die Entwürfe zu dem Gesetz, zu den einzelnen Verträgen und deren zugehörigen besonderen Vereinbarungen sowie zu den Tarifen Seitens der hierzu eingesetzten Commission eingehend berathen werden (erste Sitzung war am 20. October cr.). Aus einem neuerdings veröffentlichten Briefwechsel zwischen dem Vorsitzenden und einem Mitgliede des Ausschusses geht hervor, dass bereits verschiedene Aende-

---

[1]) Nach dem „Monitore delle strade ferrate" No 43 und 39/40.

[2]) Vergleiche No. 35 S. 451/52 und No. 44/45 S. 572 resp. 586 u. f. Die Red.

[3]) Aehnlich verhält es sich mit der Verpachtung der grossen Bahnnetze des Oesterreichischen Staats an die Oesterreichische Staatseisenbahn- und an die Südbahn-Gesellschaft. Die Red.

rungen zum Gesetzentwurf und dessen sämmtlichen Annexen in Vorschlag gebracht und theilweise vereinbart worden sind[4]), sowie dass regierungsseitig solche Aenderungen und Verbesserungen bezeichnet wurden, welche erforderlichen Falles als annehmbar anzusehen seien.

Vorher jedoch wollen wir zur besseren Beleuchtung der Italienischen Eisenbahnfrage nach einem dieselbe erörternden Artikel der „Revue des deux mondes" (aus der Feder des Herrn Coucheval-Clarigny), welchem der „Monitore delle strade ferrate" uneingeschränktes Lob zollt unter besonderer Anerkennung der genauen Kenntniss des Verfassers über die Italienischen Eisenbahn-Verhältnisse einige historische Bemerkungen vorausschicken.[5])

I.

Italien ist dasjenige Europäische Land, dessen politische Verhältnisse von entscheidendstem Einfluss auf seine Eisenbahnen waren; dass die Frage bezüglich letzterer nicht eher ihre befriedigende Lösung fand, lag zum grossen Theil daran, dass die Erfordernisse des Einheitsstaates sich nicht sofort mit den örtlichen Ueberlieferungen in Einklang setzen liessen. Von kleinen vereinzelten Anfängen ausgehend (eröffnet 1839 Neapel-Portici und 1840 Mailand-Monza), wuchs das Bahnnetz nur stückweise; nach den politischen Umwälzungen glaubte man durch das Gesetz von 1864 eine organische Grundlage geschaffen zu haben, vervollständigt durch die Ergänzungsgesetze von 1867 und 1868, doch die leidigen Geldverhältnisse verhinderten einen grösseren Aufschwung. Die Regierung betrachtete allerdings einen nachhaltigen Eisenbahnbau als untrennbar von dem Streben nach Befestigung der Staatseinheit, jedoch weniger hinsichtlich der Ausbreitung der Handelsbeziehungen, als bezüglich Verbindung der Hauptstadt mit solchen Punkten, von denen aus sich einem Aufstandsversuch kräftig entgegentreten liess. Die Versuche, Gesellschaften zum Eisenbahnbau zu bestimmen, war eine missliche Sache, da einmal ausländische Elemente völlig ausgeschlossen waren und zweitens der regierungsseitigen Unterstützung bei der schwierigen und nur mit grossen Opfern zu ermöglichenden Geldbeschaffung enge Schranken gezogen waren. Daher konnte der bereits unter dem ersten Cabinet Depretis vorbereitete Entwurf von Conventionen (im Sinne einer Gruppirung der gesammten Eisenbahnen der Halbinsel in zwei Längsnetze) eine nennenswerthe Folge nicht erhalten. Unter dem Ministerium Cairoli (mit Baccarini als Minister der öffentlichen Arbeiten) wurde zunächst zu der provisorischen Massregel übergegangen, den Betrieb für Rechnung und Gefahr des Staates zu übernehmen — Gesetz vom 8. Juli 1878 — welcher Zustand bekanntlich bis in die neueste Zeit hinein von den gesetzgebenden Gewalten wiederholt verlängert wurde. Die inzwischen stattgefundene Eisenbahn-Enquête hatte den Wunsch, die ungewissen Zustände zu beendigen, gezeitigt und das Wiederaufleben des Depretis'schen Gedankens veranlasst.

Der staatsseitige Eisenbahnbetrieb führte zudem — so raisonnirte man — politische und finanzielle Unzuträglichkeiten mit sich. Besonders wurde über die Unsicherheit bezüglich des Bilanzabschlusses geklagt, entstanden aus der Unmöglichkeit, den Betrag der Subventionssummen an die Eisenbahngesellschaften im Voraus zu bestimmen, weil dieser sich nach der kilometrischen Reineinnahme richte. Noch grösser sei Mangels eingehender Aufnahmen die Ungewissheit bezüglich sicherer Festsetzung verschiedener Ausgaben, wie Preis der Feuerung, Abnutzung des Materials, Ausgaben in Folge von höherer Gewalt oder von Unfällen u. s. w. Die Unsicherheit und die Schwankungen in den Betriebseinnahmen wie in den Ausgaben seien so bedeutend, dass sie auch nicht mit annähernder Genauigkeit im Voraus veranschlagt oder durch die Landesvertretung so festgesetzt werden könne, wie es ein geordneter Staatshaushalt beanspruchen müsste; denn im Laufe des Betriebsjahres könnte durch eintretende Verhältnisse Einnahme und Ausgabe derart verändert werden, dass die Vorveranschlagung derselben ihnen nicht im Geringsten zu folgen vermöge und nicht allein der festgesetzte Etat des Ministerii der öffentlichen Arbeiten dadurch alterirt werde, sondern sogar der gesammte Staatshaushaltsetat in Mitleidenschaft gezogen würde.

(Fortsetzung folgt.)

---

[4]) Wir theilen diese Aenderungen in einer der nächsten Nummern mit. Die Red.

[5]) Auch enthält dieser geschichtliche Abriss der Italienischen Eisenbahnfrage Manches von allgemeinem Interesse, was eine wesentliche und das Verständniss erleichternde Ergänzung der früher von uns in knappem Auszuge gebrachten Mittheilungen aus dem Wortlaut der Entwürfe bildet. Die Red.

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands,

nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt.

Band III. Betriebsjahr 1882/83.

(Fortsetzung.)

Tabelle 24.

Baukosten und verwendetes Anlagecapital.

Der Berechnung ist die Eigenthumslänge am Ende des Betriebsjahres = 34 815,48 (34 301,19) km zu Grunde gelegt. Die eigentlichen Baukosten (prinzipaler Natur) sind unter verschiedenen Titeln (I bis XIV) specialisirt — vergl. No. 42 unserer Zeitung pro 1883 — und betragen im Ganzen 8 749 637 662 (8 608 652 862) *M.*, im Jahresdurchschnitt 8 685 887 595 (8 503 984 227) *M.*, auf 1 km Eigenthumslänge 251 315 (250 972) *M.*

Dazu treten an weiteren Bauaufwendungen: etwaige Ausfälle beim Betriebe einer Strecke für Rechnung des Baufonds, Zinsen, Coursverluste, erste Dotirung des Reservefonds etc. 681 980 146 (643 602 450) *M.*

Von den Baukosten gehen ab: Ueberschuss aus dem Betriebe für Rechnung des Baufonds, bei den Bautiteln nicht abgesetzte Rückeinnahmen, Coursgewinne, Verwendungen aus Betriebseinnahmen etc., Subventionen etc. und Zinsen = 391 432 964 (339 520 227) *M.* Hieraus ergeben sich die Gesammtbauaufwendungen von 9 040 184 844 (8 912 735 085) *M.*, im Jahresdurchschnitt 8 979 928 734 (8 816 731 970) *M.* oder auf 1 km 259 660 (259 837) *M.* Zur Ermittelung des verwendeten Anlagecapitals treten in Folge Eigenthumswechsels als Unterschied zwischen dem letzten Erwerbspreise und dem Anlagecapital zur Zeit des Erwerbes hinzu 198 324 846 (141 825 141) *M.*, so dass das verwendete Anlagecapital beträgt im Ganzen = 9 238 509 690 (9 054 560 226) *M.*, im Jahresdurchschnitt 9 180 700 254 (8 958 434 175) *M.* oder auf 1 km 265 356 (263 972) *M.*

Das verwendete Anlagecapital ist beschafft:

A. bei den Staatsbahnen: a) durch Staatsanleihen mit 6 806 017 829 (5 849 831 412) *M.*, b) aus extraordinären Fonds mit 584 541 897 (570 481 507) *M.*; B. bei den Privatbahnen a) durch Emission von Actien und Obligationen mit 1 748 582 186 (2 537 154 178) *M.*, b) durch schwebende Schulden mit 89 314 317 (87 039 668) *M.*

Tabelle 25.

Concessionirtes Anlagecapital der Privatbahnen.

In Betracht kommt I. der Nennwerth bezw. Procentsatz der Stammactien, Prioritätsstammactien und Prioritätsobligationen nach dem Stand am Ende des Betriebsjahres. 1. Concessionirt sind im Ganzen 1 826 524 870 (2 688 388 570) *M.* 2. Emittirt sind im Ganzen 1 791 478 555 (2 614 421 590) *M.* 3. Zu emittiren bleiben insgesammt 35 046 315 (73 966 980) *M.* 4. Amortisirt sind im Ganzen 61 074 370 (99 046 865) *M.* 5. Zinsberechtigt bleiben im Ganzen 1 809 334 568 (2 595 447 132) *M.*

II. Die Garantien für 3 140,42 (3 204,70) km der garantirten Bahnlinien ergeben: a) garantirtes Reinerträgniss 2 265 694 (1 305 694) *M.*, b) garantirte Zinsen des Anlagecapitals insgesammt 372 629 443 (499 395 348) *M.*, c) geleistete Zuschüsse zur Verzinsung von Actien und Obligationen im Ganzen 52 237 030 (67 728 417) *M.*

III. Die Subventionen für 2 642,72 (2 832,31) km der subventionirten Bahnlinien betragen: rückzahlbar 3 268 250 (3 268 250) *M.*, nicht rückzahlbar 4 507 278 (11 252 571) *M.*

Tabelle 26.

Betriebs-Einnahmen und Ausgaben.

A. Betriebs-Einnahmen nach den einzelnen Titeln: Darunter betragen die Einnahmen a) aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr: 253 888 791 (245 029 681) *M.* oder 26,21 (26,57) pCt. der Gesammt-Einnahme und 28,02 (28,59) pCt. der Verkehrs-Einnahme, b) aus dem Güter-Verkehr 652 188 275 (612 051 464) *M.* oder 67,32 (66,37) pCt. der Gesammt Einnahme und 71,98 (71,41) pCt. der Verkehrs-Einnahme. Unter Hinzurechnung der sonstigen Einnahmen für Miethen und Pachten, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln, Erträge aus Veräusserungen etc. ergiebt sich eine Gesammt-Einnahme von 954 324 894 (907 943 685) *M.* oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 27 362 (26 495) *M.*, auf 1 000 Nutzkilometer 4 073 (4 226) *M.*, auf 1 000 Wagenachskilometer 105 (105) *M.*

B. Betriebs-Ausgaben: Titel 1. Persönliche Ausgaben: Besoldungen, Gehalte etc., getrennt für Allgemeine Verwaltung, Bahnverwaltung und Transportverwaltung insgesammt 115 358 682 (112 874 002) *M.* oder in Procenten der Gesammt-Ausgabe 21,60 (21,89) pCt.

Titel 2. Andere persönliche Ausgaben: Diäten, Arbeitslöhne, Wohnungsgeld-Zuschüsse, Local-Zulagen, Miethe-Entschädigungen etc. 132 551 664 (122 084 261) *M.* oder in Procenten der Gesammt-Ausgabe 24,82 (23,67) pCt.

I. Insgesammt Persönliche Ausgaben: 247 910 346 (234 958 263) *M.*, auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 7 108

(6 857) *M*, auf 1 000 Nutzkilometer 1 084 (1 093) *M*, auf 100 000 Wagenachskilometer aller Art 2 716 (2 725) *M* und auf 100 000 *M* Betriebs-Einnahme 25 978 (25 878) *M*.

II. Sachliche Ausgaben: Titel 3. Allgemeine Kosten: (Steuern, Ersatzleistungen, Entschädigungen, Wiederherstellung beschädigter Anlagen) zusammen 33 364 078 (32 997 448) Mark, in Procenten der Gesammtausgabe 6,25 (6,40) pCt.

Titel 4. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen (incl. Arbeitslohn): 55 207 126 (53 089 321) *M*, in Procenten der Gesammt-Ausgabe 10,34 (10,29) pCt.

Titel 5. Kosten des Bahntransports: a) Kosten der Züge im Ganzen 39 918 944 (38 571 024) *M*, auf 1000 Nutzkilometer 175,26 (179,59) *M*, auf 1000 Locomotivkilometer 141,01 (145,33) *M*, auf 1000 Wagenachskilometer aller Art 4,47 (4,47) *M*, b) Unterhaltung der Betriebsmittel im Ganzen 61 357 255 (59 827 316) *M*, auf 1000 Nutzkilometer 269,39 (278,61) *M*, auf 1000 Locomotivkilometer 182,71 (191,44) *M*, auf 1000 Wagenachskilometer aller Art 6,84 (7,08) *M*, Kosten des Bahntransports im Ganzen: 101 276 199 (98 398 340) *M*, in Procenten der Gesammtausgabe 18,97 (19,08) pCt.

Titel 6. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände: a) Oberbau: (Schienen, Kleineisenzeug, Weichen, Schwellen) zusammen 51 125 869 (50 990 109) *M*, auf 1 km Gleislänge 869 (887) *M*, auf 1000 Nutzkm 223,55 (237,25) *M*, auf 1000 Locomotivkm 151,89 (163,08) *M*, auf 1000 Wagenachskm aller Art 5,60 (5,91) *M*, b) Erneuerung der Betriebsmittel (Locomotiven und Tender, Personen- Gepäck- und Güterwagen) im Ganzen: 15 307 952 (15 830 734) Mark, auf 1000 Nutz- und Leerfahrtkm 63,73 (70,31) *M*, auf 1000 Locomotivkm 45,56 (50,48) *M*, auf 1000 Wagenachskm aller Art 1,71 (1,87) *M* Gesammtkosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände: 66 433 821 (66 820 843) *M*, in Procenten der Gesammtausgabe 12,44 (12,96) pCt.

Titel 7. Kosten für erhebliche Ergänzungen etc. 4 646 099 (4 742 597) *M*, in Procenten der Gesammtausgabe 0,87 (0,92) pCt.

Titel 8. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten im Ganzen 21 487 476 (21 073 721) *M*, in Procenten der Gesammtausgabe 4,02 (4,08) pCt.

Titel 9. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel, abzüglich der betr. Einnahmen (Titel IV) 3 684 977 (3 678 655) *M*, in Procenten der Gesammtausgabe 0,69 (0,71) pCt.

III. Betriebsausgaben im Ganzen 534 010 122 (515 159 188) Mark oder ausschliesslich der Kosten für Ergänzungen etc. und für Benutzung fremder Bahnanlagen 507 876 547 (489 942 870) *M* oder in Procenten der Betriebseinnahmen 53,22 (53,96) *M*, auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 14 562 (14 297) *M*, auf 1 000 Nutzkm 2 221 (2 280) *M*, auf 1 000 Wagenachskilometer aller Art 56 (57) *M*

Von dem für die Rentabilität der Bahnen wichtigen Procentsatze der Betriebsausgabe zur Betriebseinnahme wird Nachstehendes hervorgehoben. Bei den Preussischen Staatsbahnen stellt sich derselbe auf 52,88 (53,20) pCt., bei sämmtlichen Deutschen Staatsbahnen auf 53,22 (54,06) pCt., bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung auf 52,91 (52,17) pCt., bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung auf 53,43 (55,15) pCt. Besonders ungünstig ist derselbe bei der Oberhessischen Eisenbahn (85,71 [82,48] pCt.), günstig dagegen bei der Thüringischen Eisenbahn (48,88 [49,21] Procent), bei der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (42,66 [42,92] Procent) und bei der Ostpreussischen Südbahn (42,41 [51,94] pCt.).

IV. Vertheilung der Betriebsausgaben auf die einzelnen Verwaltungszweige ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen und für Benutzung fremder Bahnanlagen etc.: a) auf die Allgemeine Verwaltung 9,65 (9,47) Procent, b) auf Bahnverwaltung 28,97 (29,34) pCt., c) auf Transportverwaltung 61,38 (61,19) pCt. Ausserdem sind die Ausgaben jedes Verwaltungszweiges auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge auf 1 000 Nutzkm und auf 1 000 Wagenachskm aller Art berechnet.

Tabelle 27.

Betriebsüberschuss und dessen Verwendung.

Der Betriebsüberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt, unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahmen und Ausgaben überhaupt 434 709 502 (406 424 523) *M*, in Procenten der Bruttoeinnahme 44,87 (44,07) pCt., in Procenten der Baukosten der eigenen Strecken 5,07 (4,78) pCt., in Procenten des verwendeten Anlagecapitals der eigenen Strecken 4,80 (4,54) Procent, auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 12 840 (11 984) *M*.

Verfügbarer Jahresertrag. Vom Betriebsüberschusse gehen ab: die statutenmässigen Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds. Es treten hinzu: Zuschüsse aus dem Erneuerungs- und Reservefonds, Subventionen etc., Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Unternehmungen etc. und der Uebertrag aus dem Vorjahre. Danach resultirt ein verfügbarer Jahresertrag von 437 879 017 (410 454 512) *M*. Dessen Verwendung zur Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen und Darlehen, zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer, zu Dividenden und zu sonstigen Zwecken ist besonders dargestellt. An Dividenden sind u. A. erzielt: Von der Oberschlesischen Eisenbahn 11,50 (11,30) pCt., von Berlin-Hamburg 19,50 (17,50) pCt., von Altona-Kiel 9,50 (10,00) pCt., von der Ludwigseisenbahn (Nürnberg-Fürth) 21,00 (...) pCt., von der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn 8,50 (7,80) pCt., von Altenburg-Zeitz 8,40 (8,03) pCt.

Tabelle 28.

Erneuerungs- und Reservefonds.

Die Tabelle stellt die Einnahmen, Ausgaben und den Bestand dieser beiden Fonds nach Massgabe des Buchungsformulars dar. Die Rücklage der einen solchen Fonds besitzenden Bahnen betrugen insgesammt: in den Erneuerungsfonds 6,98 (7,55) pCt., in den Reservefonds 1,21 (0,98) pCt. der Bruttoeinnahme. Die Bestände am Ende des Betriebsjahres betrugen: beim Erneuerungsfonds 81 256 133 (111 699 136) *M*, beim Reservefonds 18 807 326 (21 398 751) *M*. (Schluss folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction sind Anfangs dieses Monats die neu aufgestellten Kilometerzeiger No. 47 (Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt), No. 99 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn) und No. 100 (Königlich Rumänische Eisenbahnen), sowie der II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 88 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) und je der V. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 26 (Königliche Eisenbahndirection [rechtsrheinische] zu Köln) und zur Sammlung von Kilometerzeigern ausgegeben worden.

Durch die neuen betreffenden Kilometerzeiger werden der im Mai 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 47 und der im Mai 1884 hierzu ausgegebene I. Nachtrag, sowie der im Juni 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 99 und der im September 1882 ausgegebene Kilometerzeiger No. 100 aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichniss. Zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss No. 67 (Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesische Nordbahn) ist der I. Nachtrag und zur Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen ist der IV. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction vertheilt worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 5931 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem I. Nachtrag zu den technischen Vereinbarungen (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 6047 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 6060 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn auf Ergänzung des § 6 der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 1[illegible]. v. Mts.).

No. 6065 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines die Gültigkeitsdauer der kombinirbaren Rundreisebillete betreffenden Antrages an die Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorberathung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 6095 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Uebernahme der Haftung und Mietheabrechnung für die Wagen der Strecke Mährisch-Weisskirchen-Krasna der K. K. pr. Localbahn Mährisch-Weisskirchen-Wallachisch-Meseritsch-Wsetin Seitens der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 6102 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu Nummer 5 der Veränderungs-Nachweisung zur Vereinskartenliste (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 6103 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den vertheilten, zur Sammlung von Vereinskilometerzeigern gehörenden Drucksachen (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 6104 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den vertheilten, zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen gehörenden Drucksachen (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 6108 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 10. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Statistik der Güterbewegung.

Aus der von uns in No. 54 fg. eingehend besprochenen, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistik der Güterbewegung ist jetzt von der Handelskammer zu Posen eine Zusammenstellung des Eisenbahnverkehrs der Provinz Posen gefertigt und als Anhang zu dem Jahresbericht für 1883 veröffentlicht, welche ein sehr anschauliches Bild des Güterverkehrs innerhalb der Provinz wie des Güteraustausches der Letzteren mit den übrigen Deutschen Verkehrsgebieten und dem Auslande bietet. In der Einleitung, in welcher diese Zusammenstellung erläutert wird, ist zugleich darauf hingewiesen, wie das Material,

welches jene amtliche Statistik liefere, „dem Bestreben, über die Erzeugung und den Vertrieb wirthschaftlicher Güter innerhalb eines gegebenen Bezirks ein möglichst klares Bild zu gewinnen, ein vortreffliches Hülfsmittel biete".

Zur Betriebs-Organisation der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Die Verwaltung und Betriebsleitung:
a) der Verbindungsbahn Eschweiler-Aue-Stolberg,
b) der nur für den Güterverkehr bestimmten Eisenbahn Zeche „Unser Fritz"-Bismarck
ist den von der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinischen) bezw. (rechtsrheinischen) zu Köln ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern:
ad a zu Aachen,
ad b zu Essen
innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen worden.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Ernannt wurde der Regierungs-Baumeister Mackenthun in Hoyerswerda zum Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector.

Versetzt wurden: Regierungs- und Baurath Wagemann von Breslau nach Cottbus, gleichzeitig ist derselbe mit der commissarischen Verwaltung der Stelle des Directors bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst betraut worden. — Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Bartels, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Dzieditz) in Breslau in gleicher Diensteigenschaft an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) daselbst. — Regierungs-Assessor Dr. Fraude, bisher in Stolp als Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Allenstein. — Regierungs-Assessor Schwabach, bisher in Allenstein, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Aachen.

Regierungs-Assessor Lehmann in Frankfurt a/M. ist zum Eisenbahn-Directionsmitglied ernannt und demselben die Stelle eines Mitglieds der Königlichen Eisenbahn-Direction daselbst verliehen worden.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft.

Ueber die Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung vom 29. October wegen der Vermehrung des Grundcapitals der Gesellschaft wird gemeldet: Die Actionäre der Gesellschaft werden durch Bekanntmachung vom 4. d. M. zur Zeichnung auf die neuen Stammactien im Nominalbetrage von 2 700 000 ℳ, zerlegt in 2 700 Stück von je 1 000 ℳ, um welche laut Beschluss der Generalversammlung vom 29. October v. J. das Grundcapital der Gesellschaft erhöht werden soll, aufgefordert, und zwar ist ihnen das Recht eingeräumt, auf je 10 alte Stammactien à 500 ℳ eine neue Actie à 1 000 ℳ zum Nominalbetrage zu beziehen. Die Zeichnung und Vollzahlung erfolgt vom 10. bis spätestens 31. December cr. in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie und der Direction der Discontogesellschaft; ausserdem bei der Direction in Schwerin und bei den Herren Eduard Frege & Co. in Hamburg. Diejenigen neuen Actien, auf welche bis zum Schluss dieses Jahres giltige Zeichnung und Volleinzahlung nicht geleistet ist, werden zum Besten der Gesellschaft verwerthet. Die Herausgabe der neuen Actien wird erfolgen, nachdem die stattgefundene Erhöhung des Grundcapitals in das Handelsregister eingetragen ist, worüber noch eine besondere Bekanntmachung erfolgen wird.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Das von uns in No. 87 abgedruckte Erkenntniss des Landgerichts in Halle stützt sich, wie angegeben, im Wesentlichen auf den § 22 des Statuts, welcher wie folgt lautet: „Im Falle der Auflösung der Gesellschaft resp. der Liquidation des Gesellschaftsvermögens haben die Inhaber der Stammprioritätsactien ein Prioritätsrecht an dem vertheilungsfähigen Erlöse für das Unternehmen, so dass sie aus demselben zunächst und vor den Inhabern der Stammactien befriedigt werden müssen." Genau denselben Wortlaut hat der Schlussabsatz des § 18 des Statuts der Marienburg-Mlawka-Eisenbahn und der letzte Absatz des § 22 des Statuts der Ostpreussischen Südbahn. Auch das Statut der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft enthält darüber dieselbe Bestimmung. Es heisst in § 22 (letzter Absatz): Im Falle der Auflösung der Gesellschaft, resp. der Liquidation des Gesellschaftsvermögens haben die Inhaber beider Actienclassen gleiche Rechte an dem vertheilungsfähigen Erlöse für das Unternehmen.

Wir können nur wiederholen, dass wir die Klage überhaupt durchaus nicht im Interesse der Besitzer der Stammactien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn halten. Die Offerte des Staates wurde s. Z. als eine der Entwickelung der Gesellschaft angemessene angesehen. Sollte der Beschluss der Generalversammlung betreffs der Verstaatlichung aufgehoben werden, so könnte der Fall eintreten, dass die staatliche Eisenbahnverwaltung die ihr zu Gebote stehenden Mittel anwendet, um durch veränderte Instradirungen dem Verkehr der Bahn Abbruch zu thun.

Ostpreussische Südbahn.

Nach dem neuen Actiengesetz vom 18. Juli 1884 soll jede Actiengesellschaft einen „Aufsichtsrath" haben. Dem diese Bestimmung enthaltenden Artikel 209 f. ist jedoch im § 2 keine rückwirkende Kraft auf solche Gesellschaften beigelegt, welche von dem Tage des Inkrafttretens des Gesetzes bereits beim Handelsregister angemeldet waren, aber die Eintragung noch nicht erlangt, und welche die Voraussetzungen erfüllt hatten, an deren Nachweis die bisherigen Bestimmungen die Eintragung knüpften. Die Ostpreussische Südbahn, welche keinen Aufsichtsrath hat, ist nun bekanntlich bereits im Jahre 1865 in das Handelsregister eingetragen worden. Trotzdem hielt der Verwaltungsrath es für angezeigt, über die Einsetzung eines Aufsichtsraths die Beschlussfassung der Generalversammlung herbeizuführen, zumal das neue Actiengesetz die Mitglieder des Vorstandes mit einer Gefängnissstrafe bis zu drei Monaten bedroht, sofern die Gesellschaft länger als drei Monate ohne Aufsichtsrath geblieben, es sei denn, dass sie hierbei kein Verschulden trifft. Die Generalversammlung hat jedoch den Antrag des Verwaltungsraths abgelehnt, da die bisherige Organisation sich so gut bewährt habe, dass eine Aenderung nicht im Interesse der Gesellschaft gelegen und die Bestimmung des neuen Actiengesetzes über Einsetzung des Aufsichtsraths auf die Ostpreussische Südbahn keine Anwendung habe. Gegen diesen Beschluss hat dann der Verwaltungsrath, um diese interessante Rechtsfrage zum richterlichen Austrage zu bringen und so alles zu thun, um dem Gesetze gerecht zu werden, zu Protokoll Protest erhoben und die Anfechtungsklage angemeldet. So werden jetzt also die Mitglieder des Verwaltungsraths gegen die Gesellschaft klagen, und da der Verwaltungsrath die Gesellschaft vertritt und doch wohl nicht gut der Verwaltungsrath gegen die Gesellschaft, vertreten durch den Verwaltungsrath, processiren kann, so wurden in der Generalversammlung drei Bevollmächtigte erwählt, gegen welche die Klage gerichtet werden soll.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Es wird dem „L. Tagebl." aus Thüringen geschrieben: Die im neuen Actiengesetz vorgeschriebene Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrathes dürfte namentlich bei der Weimar-Geraer Eisenbahn eine Abänderung der statutarischen Bestimmungen erforderlich machen. Es ist ganz gleich, ob die betheiligten Regierungen Mitglieder zum Aufsichtsrath wählen und dieselben der Gesellschaft gewissermassen octroiren, oder ob sie Mitglieder bestimmen, die dann von der Generalversammlung zu wählen sind; beides ist unseres Erachtens gleichbedeutend einer Delegation und dem Gesetz zuwider, welches klar und deutlich bestimmt, dass die Mitglieder des Aufsichtsrathes durch die Actionäre resp. durch die Generalversammlung zu wählen sind. Bei keiner Gesellschaft dürfte das neue Actiengesetz so viele Statutenänderungen nöthig machen, wie gerade bei der Weimar-Geraer Eisenbahn, weshalb es dringend nothwendig erscheint, dass eine Commission des Aufsichtsrathes mit der Direction unter Hinzuziehung eines juristischen Beirathes eine Durchsicht der Statuten vornimmt und die erforderlichen Statutenänderungs-Vorschläge einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung vorlegt.

Sächsische Staatsbahnen. Zittau-Reichenau-Markersdorf.

Die Eisenbahnstrecke Zittau-Reichenau (Sachsen) -Markersdorf wird am 11. November dem Betrieb übergeben mit den Stationen resp. Haltepunkten ab Zittau: Kleinschönau, Zittel, Reibersdorf, Wald, Reichenau (Sachsen) und Markersdorf.

Reichsbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. d. Mts. ist die Verbindungsbahn von Bahnhof Lauterburg nach dem Rheinhafen daselbst in Betrieb genommen. (Siehe Bekanntmachung Seite 1144.)

Hamburg-Neustadt resp. Ahrensbök-Gleschendorf.

Die in der Zeitungsschau No. 87 S. 1116 und 1117 nach hiesigen Blättern mitgetheilte Notiz, dass die Herstellung einer Bahn Hamburg - Neustadt gesichert sei, ist wie uns aus guter Quelle berichtet wird, nicht zutreffend, da zu dieser Annahme weder die erfolgte Ertheilung einer Concession zu den Vorarbeiten auf Hamburgischem Territorium noch die vom Fürstenthum Lübeck bewilligte, annoch durch den Landtag des Grossherzogthums Oldenburg zu genehmigende Beihülfe für eine Bahn Gleschendorf - Ahrensbök (nicht Ahrensburg, welches Station der Lübeck - Hamburger Bahn ist) berechtigt. Auch sei bisher nicht bekannt geworden, auf welche Weise und von wem die Baukosten der schwerlich rentablen Bahnlinie aufgebracht werden sollen.

Auch stehe es ausser Frage, dass weder die Regierung des Fürstenthums noch die Eutin - Lübecker Eisenbahngesellschaft die Hand dazu reichen werde, den Verkehr der Eutin - Lübecker Eisenbahn, bei welcher die Regierung des Fürstenthums finanziell stark betheiligt ist, durch Ablenkung eines Theils desselben via Segeberg nach Hamburg zu beschneiden, resp. sich selbst eine Concurrenzroute zu schaffen. — Werde die Strecke Gleschendorf-

Ahrensbök gebaut, so werde sie daher voraussichtlich lediglich als Zweigbahn der Eutin-Lübecker Bahn und nicht als Theilstrecke einer Hamburg-Neustädter Bahn anzusehen sein.

Ragnit-Pillkallen.

Die speciellen Vorarbeiten für die Bahn Tilsit-Stallupönen haben begonnen. Die generellen Vorarbeiten für die Strecke Simonsdorf-Tiegenhof sind nach der „T. Z." in Angriff genommen worden; demnächst beginnen die für die Strecke Allenstein-Illowo.

Hoyaer Eisenbahn.

In Angelegenheiten der Weiterführung dieser Bahn hat am 25. October eine Versammlung von Interessenten stattgefunden, in welcher beschlossen wurde, die Vorarbeiten auf der Linie Hoya-Bruchhausen-Vilsen-Bassum-Harpstedt-Wildeshausen-Ahlhorn, im Ganzen etwa 70 km lang, auszudehnen.

Eisenbahn Bienenmühle-Moldau.

Diese Linie bildet bekanntlich mit ihrer Fortsetzung Moldau-Klostergrab (siehe No. 87) das letzte Glied der seiner Zeit von der vormaligen Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft begonnenen Linie Elsterwerda-Riesa-Freiberg zur Prag-Duxer Eisenbahn. Mit dem Bau wurde im Mai d. J. begonnen und dürfte die Eröffnung der Linie für den durchgehenden Kohlenverkehr Ende November d. J., für den Personenverkehr im nächsten Frühjahr zu erwarten sein.

Braunschweigische Eisenbahnen.

Geh. Finanzrath Wolf und Ober-Baurath Scheffler, als Mitglieder der Braunschweigischen Eisenbahndirection, sowie zwei Mitglieder des Aufsichtsrathes, Eisenbahndirections-Präsident Thielen aus Elberfeld und Commerzienrath Schröttler, waren, wie der „Allg. Ztg." berichtet wird, vor Kurzem behufs Regelung des Ueberganges der Braunschweigischen Bahnen an den Preussischen Staat in Berlin.

Literatur-Notizen.

Aus dem Verlage von Franz Vahlen in Berlin liegen uns folgende Gesetzes-Handbücher vor, auf deren Erscheinen wir aufmerksam machen:

Unfallversicherungs-Gesetz für das Deutsche Reich vom 6. Juli 1884. Mit kurzen Erläuterungen, entnommen aus den Grundzügen, der Begründung, dem Berichte der Commission des Reichstages und den Verhandlungen des letzteren selbst. Herausgegeben von Landgerichts-Rath E. Grünwald und Landrichter R. Haas in Metz.

Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, nebst einem Anhang, enthaltend die Reichs-Straf-Nebengesetze, sowie Vorschriften über Zuständigkeit etc. Textausgaben mit Anmerkungen und Sachregister zum practischen Gebrauch von Landrichter Dr. Justus Olshausen. (Zweite vermehrte Auflage.)

Weiter liegen uns vor:

Gesetz, betreffend die Commanditgesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften vom 18. Juli 1884. Mit Erläuterungen von Dr. Paul Kayser. (Berlin, H. W. Müller.)

Das Preussische Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874. Erläutert von Loebell. (Leipzig, Veit & Co.)

Schweizerische Eisenbahngesellschaften.

Das „Bundesblatt" vom 1. November macht bekannt: Gemäss Art. 4 der Uebergangsbestimmungen zum Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Schweizerischen Eisenbahngesellschaften sind die Statuten der Bahngesellschaften bis 1. Januar 1885 mit den Vorschriften dieses Gesetzes in Uebereinstimmung zu bringen. Bis jetzt sind vom Bundesrath die Statuten folgender Gesellschaften genehmigt worden: Jura-Bern-Luzerner Bahn; Schweizerische Centralbahn; Schweizerische Nordostbahn; Gotthardbahn; Vereinigte Schweizerbahnen; Emmenthalbahn; Lausanne-Ouchy; Waldenburger Bahn; Uetlibergbahn; Bödelibahn. Bei Genehmigung dieser Statuten und der noch ausstehenden behält sich der Bundesrath vor: 1. jederzeit eine den Bedürfnissen angemessene Aenderung der Bestimmungen, betreffend die Einlagen und die Maximalhöhe der Erneuerungs- und Reservefonds zu verlangen; 2. hinsichtlich der Form, in der die Jahresrechnung und Bilanzen aufgestellt werden sollen, bindende Vorschriften zu erlassen. Sodann haben einige Gesellschaften bestimmt, dass die Reserve- und Erneuerungsfonds bei der Auflösung der Gesellschaft unter die Actionäre vertheilt werden sollen. Der Bundesrath hat diese Bestimmung von der Genehmigung ausgeschlossen und deren Streichung in den Statuten angeordnet.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXVIII.

Seit einigen Nächten glitzert das elektrische Licht des Leuchtthurmes am Hell-Gate in den rückwärtigen Theil meiner Wohnung herüber. Es soll jede der 9 Bogenlampen, welche dort brennen, 6000 Kerzenstärken besitzen und die am Fusse der riesigen Eisenconstruction befindliche Dynamo-Maschine durch eine Dampfmaschine von 23 Pferdekräften getrieben werden. Die elektrische Einrichtung ist von der Brush-Company, welche ihren Sitz in Cleveland, Ohio, hat, besorgt worden.

Eine Regierungs-Commission hat bereits den East-River, sowie die Hell-Gate Canäle befahren, und sich sehr günstig über die Uferbeleuchtung ausgesprochen. Da die Lampen 250 Fuss hoch angebracht sind, blenden sie die Piloten nicht, auch wird gerühmt, dass die Schatten weicher sind, als bei tiefer angebrachten Bogenlampen. Der Lampenkranz erscheint, von fern gesehen, wie ein flachgedrückter Mond, nur etwas glänzender. Obwohl die Luftlinie von Hallets-Point, wo der Leuchtthurm steht, bis zu meiner Wohnung nur unbedeutend länger ist, als eine Englische Meile (à 5280 Engl. Fuss = 1609,315 m), so ist es doch unmöglich, gewöhnlichen Druck auf diese Entfernung zu lesen. Sehr grosse Buchstaben, z. B. Zeitungstitel im Kopfe derselben, kann man gut erkennen.

Es wird beabsichtigt, am Long-Island Sunde noch zwei derartige Leuchtthürme zu errichten.

Am 22. October 1884 wurde die letzte Spleissung des zweiten Mackay-Bennett'schen Cabels 58 Engl. Meilen östlich von Coney-Island vollzogen. In voriger Woche legte der Faraday die Strecke Nova Scotia-Coney Island bis auf eine Lücke von 58 Meilen aus und kam hierher. Der erste Versuch, das Ufercabel zu landen, misslang, die Coutchouc-Flösse, auf welchen sich das Ende befand, schlugen um, und Cabel sammt neun Seeleuten fielen in finsterer Nacht etwa ¾ Engl. Meile von Manhattan Beach, Coney-Island entfernt, in das Wasser; die Leute hatten Korkjacken an, und wurden, obwohl mit Mühe und Noth, von den zwei anwesenden kleinen Dampfern aufgefunden und gerettet. Das versunkene Cabelende liegt vermuthlich noch auf dem Meeresgrunde — ein anderes wurde aber am Sonnabend glücklich gelandet. Nachdem dieses mit dem Faraday verbunden war, legte derselbe das fehlende Stück von 58 Meilen aus, konnte aber wegen Nebels die Boje, welche den Ort bezeichnete, wo das Legen in voriger Woche aufgehört hatte und welche das Ende des Nova Scotia Tiefseecabels hielt, nicht so bald finden. Am 22. d. Mts. lief vom Faraday die Botschaft ein, das Cabel werde nun gespleisst und endgültig über Bord geworfen werden.

Auf der grossen Neufundland-Bank sind vor einigen Wochen das erste Mackay-Bennett'sche und die zwei Gould'schen Cabel in ein und derselben Nord-Süd Linie beschädigt worden. Man glaubte erst, der Faraday habe diesen Schaden angerichtet, doch vermochte er sich glänzend zu rechtfertigen, da er zur Zeit der Beschädigung bereits 100 Engl. Meilen weiter gegen Westen arbeitete. Jetzt wird sich nun dieses Cabelschiff an die Bruchstelle des ersten Mackay-Bennett'schen Cabels begeben, um dasselbe zu repariren; man ist sehr gespannt, zu erfahren, was die Ursache der drei Beschädigungen gewesen sei. Die Cabel laufen, meilenweit von einander, parallel von Ost nach West. Eisberge oder geschleppte Anker können es wegen der Tiefe des Wassers an jener Stelle kaum gewesen sein — man glaubt, der Meeresboden habe einen Sprung bekommen, denn um die Zeit des Eintrittes der Unterbrechungen wollen Schiffer ein Seebeben in jenen Gewässern gefühlt haben.

Ueber ein Dutzend Cabel, welche, von derartigen kurzen Störungen abgesehen, betriebsfähig sind, verbinden nun bereits Amerika und Europa!

Man hofft, dass die Tarife für Cabel-Depeschen nun baldigst ermässigt werden. Zur Zeit ist die Cabeltaxe für ein Wort nach England und Frankreich 25 Cents, nach Deutschland u. s. w. 50 Cents. Die neuen Cabel sollen nach dem Gegensprech-System Muirhead's mit dem Syphon-Recorder Thomson's betrieben werden. Es steht ein Cabel-Krieg bevor.

Einen Eisenbahn-Krieg haben wir bereits. Die nach dem Westen führenden Bahnen über- respective unterbieten sich in Tarifherabsetzungen, und es sind die Fahrpreise z. B. von hier nach Buffalo (Niagarafälle) von 9,25 D. auf 4,65 D; nach Chicago von 20,— D. auf 16,— D.; nach St. Louis von 24,25 D. auf 19,— D. herabgesetzt worden.

Die Frachten sollen desgleichen billiger werden — auf wie lange? Man behauptet, der Krieg habe jetzt erst begonnen, weitere Reductionen für den Personenverkehr ständen in Aussicht.

Die Ernte ist sehr reich ausgefallen und wegen sehr niedriger Getreidepreise wollen die Farmer, welche nicht geradezu verkaufen müssen, nicht abgeben. Werden die Tarife für Getreide herabgesetzt, so vermag man den Farmern mehr zu bezahlen. Auf der Strecke von Buffalo bis Newyork fanden bereits erhebliche Ermässigungen statt, weitere sollen bei anderen Bahnen folgen. Auf diese Weise verschaffen sich die Eisenbahnen Frachten, welche sie andernfalls, wenigstens jetzt, nicht bekommen hätten.

Doch nicht allein zwischen den Bahnen, welche vom Atlantischen Ocean gegen Westen führen, herrscht Krieg, auch im Westen selbst bekämpfen sich die verschiedenen Gesellschaften. Die Fahrpreise werden wechselseitig, wie auf einer Auction,

unterboten und, Tagesblättern zufolge, ist man bereits bei folgenden Sätzen angelangt: Chicago-Council Bluffs in Jowa (Luftlinie etwa 100 Deutsche Meilen), sonst 14,— D., jetzt 1,— D.; Chicago-Kansas City, genaue Entfernung 489 Englische Meilen, sonst 14,— D., jetzt 1,— D. Chicago-Omaha in Nebraska (dicht bei Council Bluffs) sonst 14,— D., jetzt auch 1,— D.

Derartige Tarife können sich natürlich nicht lange behaupten, es sind Differentialtarife, wie man sie kaum für möglich halten sollte. Aehnliches ereignete sich bereits vor etwa 2 Jahren. Ein Billet für die Strecke Chicago-St. Louis in Missouri, 283 Englische Meilen, oder Chicago-Cincinnati in Ohio, etwa dieselbe Entfernung, ich entsinne mich nicht mehr genau des Ortes, kostete auch mehrere Wochen lang nur 1,— D. Man hatte die volle, alte Gebühr zu erlegen und erhielt, in St. Louis (oder Cincinnati) angekommen, das Fahrgeld abzüglich eines Dollars wieder, die einfachste Art, den Reisenden zu verhindern, für einen Dollar auch nach Zwischenstationen, wohin es mehr kosten würde, zu fahren.

Dass bei solcher Wirthschaft kein Kaufmann auch nur annähernd richtige Calculaturen machen kann, liegt auf der Hand. Ich habe mich gewiss stets in meiner Correspondenz bemüht, den hiesigen Verhältnissen Rechnung zu tragen, gelobt, was zu loben war, gezeigt, dass so manches hiesige Uebel auch in Europa freudig gedeiht — doch was zu stark ist, ist zu stark: Eine solche Eisenbahnwirthschaft ist scandalös. In dieser Beziehung hat die Pennsylvaniabahn noch nicht gewankt, sie hält die alten Tarife noch aufrecht. Eine allgemeine Tarifherabsetzung wird natürlich alle Welt freudig begrüssen, solche Differentialsätze sind aber haarsträubend.

Ich entsinne mich eines Artikels, welcher vor etwa 20 Jahren in diesen Blättern stand; er bezog sich auf einen Eisenbahnkrieg in Deutschland und der Verfasser desselben schrieb unter Anderem sarkastisch: „Wer auf dieser Bahn fährt, zahlt (. . so und soviel) und bekommt eine Frankforter Worscht". Nun, hier schlug man bereits — aber ironisch — vor, die Passagiere auf gewissen Strecken ganz umsonst zu befördern und Jedem einen Oelfarbendruck, die schönste Gegend an der Bahn darstellend, zu schenken.

In der zweiten Hälfte des nächsten Monats (November) wird in Boston, Massachusetts, eine elektrische Ausstellung eröffnet. Diese Ausstellungen folgen so schnell aufeinander, dass man ihren Nutzen bezweifeln muss. Philadelphia und Boston sind etwa soweit von einander entfernt, wie Berlin und Frankfurt a. M. — wesentlich Neues wird und kann man in Boston nicht erwarten.

Jedenfalls ist es immer ein Vergnügen, die schönen Maschinen, welche man hier in Amerika fertigt, arbeiten zu sehen. Noch leben Viele, welche den Grund legten zur Amerikanischen Ingenieur-Schule, ich meine zur modernen Schule. Es sind hauptsächlich die „Acht und Vierziger", und ich lernte mehrere dieser Herren kennen. Vor 1848 baute man selbst die grössten Maschinen nach Holzmodellen, welche rein empirisch so lange gehobelt und gesägt wurden, bis die Bestandtheile passten. Gezeichnet wurde nur flüchtig, meist aus freier Hand, gerechnet natürlich fast gar Nichts; jede Werkstätte hatte einen „smart", in diesem Falle zu übersetzen: „einen pfiffigen Kerl", welcher die Modelle u. s. w. besorgte; heute nennt man den „smart" Constructeur, und verlangt mehr von ihm, als vor 1848.

Nun, die eingewanderten Acht und Vierziger zählten viele der geschicktesten Deutschen Ingenieure unter sich, und meiner Ansicht nach verdankt Amerika einzig und allein diesen Männern, dass es im Maschinenbaue wohl die höchste Stufe einnimmt; freilich steht ein ausgezeichnetes Eisen, ein merkwürdig reines Kupfer zur Verfügung, in die richtige Form werden die Metalle aber nur durch den Ingenieur und Arbeiter gebracht. Auch die Arbeiter sind grossentheils sehr geschickt, meist sind es Ausländer, nur die Vormänner (Werkführer) sind fast immer Eingeborene.

Ein native Yankee Ingenieur sagte mir vor etwa 2 Jahren: „It is very seldom, that you strangers get here a better position"; auf gut Deutsch: „Euch Fremde lässt man hier sehr selten zu Etwas kommen". Es ist in der That so, und möge man in Deutschland Reciprocität üben, die Landeskinder aber stets bevorzugen.

Literatur.

Von Marshal M. Kirman, welchem die Amerikanische Fachliteratur schon mehrere werthvolle Werke über einzelne Zweige des Eisenbahnwesens und -Dienstes verdankt, wird binnen Kurzem ein neues Buch **„Die Theorie und Praxis der verlustfreien Erhebung der Eisenbahn-Einnahmen"** erscheinen, aus welchem die „Railr. Gaz." in verschiedenen ihrer Nummern seit Juli cr. eine Anzahl Capitel wörtlich abdruckt.

Sie beziehen sich auf den Geldverkehr bei der Betriebsverwaltung im weitesten Sinne, handeln also nicht allein von dem eigentlichen Cassengeschäft, sondern auch von allen Einzelheiten des Expeditionswesens, z. B. die Frachteinziehung, -Stundung, die Nebengebühren, Nachnahmen, die Rapportirung der Einnahmen, Cautionen, Güterauslieferung und dergl. mehr.

Besonders ausführlich behandelt der Verfasser die Fragen über Annahme, Schulung, Beaufsichtigung und Behandlung des zu den betreffenden Geschäften erforderlichen Personals.

Das Ganze zeugt, soweit es veröffentlicht, wie bei den früheren Werken desselben Verfassers, von einer genauen Kenntniss des gesammten Bahnverwaltungsdienstes und die darin ausgesprochenen Ansichten und Grundsätze sind, wenn auch in vieler Beziehung nur auf Amerikanische Verhältnisse anwendbar, doch auch von allgemeinem Interesse. Jedenfalls ist das Werk geeignet dazu, sich über die Art der Ausführung des Verkehrsdienstes in Amerika eingehend zu unterrichten.

Kursbücher.

Möller's Kursbuch No. 5 mit den Winterfahrplänen der Eisenbahnen, Posten und Dampfschiffe ist eben bei Schmorl & von Seefeld in Hannover erschienen. Für Nordwestdeutschland ist dieses Kursbuch recht brauchbar, wie Jeder weiss, welcher aus demselben sich einmal Rath geholt hat. Dasselbe giebt auch Auskunft über Reiserouten, Beschreibung der Bahnhöfe, Nachweis von Hotels, statistische Notizen u. s. w. Das Jahresabonnement für die im Jahre erscheinenden 5 Hefte beträgt 4 ℳ.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. d. Mts. ist die Verbindungsbahn vom Bahnhofe Lauterburg nach dem Rheinhafen daselbst in Betrieb genommen, welche ausschliesslich dem Güterverkehr für Wagenladungen dient.

Die Station „Lauterburg Hafen" wird vorläufig nur in den Localtarif der diesseitigen Bahnen aufgenommen und bleibt die Erstellung directer und Transittaxen vorbehalten.

Die Frachtsätze sind bei der Güterexpedition Lauterburg und unserem Tarifbureau zu erfragen, woselbst auch Auskunft über die Gebühren für Benutzung des am Ladegleise des Lauterburger Hafens aufgestellten Dampfkrahns ertheilt wird. (2690)

Strassburg, den 1. November 1884.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Preussisch-Russischer Eisenbahnverband. In den vom 15./27. October cr. geltenden Ausnahmetarif für Sendungen verschiedener Artikel von Königsberg nach Kiew ist Giltigkeit vom 1./13. November cr. bei Pos. 36 nachzutragen: Harpius, Colophonium, Flaschenharz für Stückgutsendungen 28 Kop., bei mindestens 305 Pud 25 Kop. pro Pud. (2691)

Königsberg, den 7. November 1884.

Direction der Ostpreussischen Südbahn.

Mit dem 10. November d. J. wird die für den unbeschränkten Güter- und Vieh- u. s. w. Verkehr eröffnete Haltestelle Gross-Quenstedt des Directionsbezirks Magdeburg in den Staatsbahn-Verkehr **Elberfeld-Magdeburg** aufgenommen.

Elberfeld, den 5. November 1884. (2692)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection.

Ostpreussische Südbahn. Mit sofortiger Giltigkeit treten für die Beförderung von Zuckerrüben, sowie Schnitzen, auch gedörrten und getrockneten, Schnitzabfällen und Köpfen davon in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Rastenburg und unseren übrigen Stationen Ausnahmetarifsätze in Kraft, welche auf unseren Stationen zu erfahren sind.

Königsberg, den 5. November 1884.

Die Direction. (2693)

Hessische Ludwigseisenbahn. Am 1. d. M. sind im Süddeutschen Verband neue Getreidetarife zur Einführung gekommen. Dieselben enthalten theils höhere, theils niedere Frachtsätze gegenüber den seitherigen Tarifen, und behalten deshalb die letzteren, soweit sie billiger sind, noch bis zum 15. December Giltigkeit. Die neuen Tarife sind Heft I für den Verkehr mit Oesterreichischen Stationen zum Preis von 1 ℳ, Heft II für den Verkehr mit Ungarischen Stationen zum Preis von 1,20 ℳ von unserem Tarifbureau käuflich zu erhalten. Nähere Auskunft ertheilt letztere Stelle.

Mainz, den 4. November 1884. (2694)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction.

Werrabahn - Oesterreich - Böhmischer Güterverkehr. Am 1. December d. J. bezw. am 1. Januar 1885 tritt zu Theil II des Tarifes der Nachtrag I in Kraft, durch welchen Bestimmungen über die Einlagerung von Getreide in Wien, Marburg, Rosenheim und München eingeführt und die Getreide-Ausnahmefrachtsätze für Wien (Lagerhaus der Stadt Wien) aufgehoben werden; ausserdem kommen noch einige Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs zur Durchführung.

Exemplare des Nachtrags I können ab Mitte November von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Meiningen, den 4. November 1884.

Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. (2695)

Mit dem 1. December d. J. tritt zu dem **Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Cokes** von diesseitigen Stationen nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze von der an der Bahnlinie Rybnik-Loslau gelegenen Emmagrube und Berichtigungen. Druckexemplare können von den Versandstationen und unserem Verkehrsbureau unentgeltlich bezogen werden. Vom gleichen Tage ab (1/12. 84) wird die Emmagrube in die nachgenannten directen Oberschlesischen Kohlenausnahmetarife mit den dabei bezeichneten Frachtsätzen einbezogen:

1. mit den für Station Rybnik bestehenden Sätzen in die Tarife:
   a) nach der Oesterreich. Nordwestbahn (Strecke Wien-Znaim resp. Gellendorf-Siegmundsherberg-Horn) vom 1. October 1884;
   b) nach der Oesterreich. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 15. September 1884 (via Mittelwalde, Liebau und Görlitz-Seidenberg);
   c) nach der Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft vom 15. September 1884 via Mittelwalde;
   d) nach der Mährischen Grenzbahn via Mittelwalde-Grulich vom 1. October 1884;
   e) nach der Oesterreichischen Süd- etc. Bahn und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn vom 1. November 1884;
   f) nach der Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecke Wien-Bruck a. d. L. etc.) und der Ungarischen Staatsbahn (Strecke Bruck a. d. L.-Szt. János) vom 1. November 1884;
   g) nach der Alföld-Fiumaner, Kaschau-Oderberger, Ungarisch. Staats- und Ungarisch. Nordostbahn vom 1. November 1884;
   h) nach der Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linie) vom 10. November 1884 und
   i) nach der Mährisch-Schlesischen Centralbahn v. 1. August 1884.
2. mit den für Beatenglück- und Hoymgrube bestehenden Sätzen in die Tarife:
   a) nach der Galizischen Carl-Ludwig- und Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn vom 15. September 1884 und
   b) nach der K. K. Staatsbahnlinie Oswiecim-Podgorze vom 1. August 1884.

In sämmtlichen vorstehend sub 1 und 2 aufgeführten Tarifen ist gleichzeitig nachstehende Berichtigung in der Bezeichnung der Versandstationen bezw. Gruben vorzunehmen: lfd. No. 2 „Scharley (Radzionkaugrube)“ in „Radzionkaugrube“, lfd. No. 38 „Wildensteinsegengrube (Prittwitzschacht)“ in „Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht)“ und lfde. No. 40 „Richthofenschacht der Morgenrothgrube“ in „Richthofenschacht der consolid. Giesche-Grube.“.

Breslau, den 5. November 1884. (2696)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die im Nachtrag VI. zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der **Cottbus-Grossenhainer** und **Oberlausitzer Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Berlin-Görlitzer Eisenbahn** andererseits vom 10. September 1877 enthaltenen Frachtsätze zwischen Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und den Stationen der Cottbus-Grossenhainer sowie Ruhland, Berlin-Anhaltische Eisenbahn, sind durch den am 1. Juni d. J. in Kraft getretenen Gütertarif für den Stettin-Schlesisch-Märkisch-Sächsischen Verband, Heft 1, in welchem für die bezeichneten Relationen erheblich niedrigere Frachtsätze enthalten sind, aufgehoben.

Berlin, den 6. November 1884. (2697)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Der Special-Export-Tarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Charkow-Nicolajew-Bahn nach Königsberg etc. vom 1./13. September cr. gilt nun von sogleich in vollem Umfange, und sind damit die bis dahin noch in Kraft gewesenen Sätze der älteren Specialtarife für Getreide etc. beseitigt.

Königsberg, den 5. Nov. 1884. (2698)
Die Direction.

Mit Giltigkeit vom 1. November cr. ab sind die auf Seite 12 und 14 des **Oberschlesisch-Oesterreich-Ungarischen Steinkohlen-Ausnahmetarifs** vom 1. November 1884 eingeführten Schnittsätze nach den Stationen Acs und Uj-Szony der Ungarischen Staatseisenbahnen auf 92,3 bezw. 93,9 kr. pro 100 kg ermässigt worden.

Die auf Seite 12 des Tarifs bezüglich der Station Acs gegebene Bemerkung ist zu streichen.

Breslau, den 6. November 1884. (2699)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. December d. Js. treten zum **Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverband** die Nachträge III zu Heft 1 und 2 und Nachtrag II zu Heft 3 in Kraft. Dieselben enthalten u. A. anderweite Schnittsätze für den Verkehr mit den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Galizischen Carl-Ludwigbahn, Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Oesterreichische Linie), Erzherzog-Albrechtbahn, Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, K. K. Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn, Sächsischen Staatsbahnen, Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau und Erfurt, Einbeziehung sowie Eliminirung von Stationen, anderweite Frachtsätze für den Transport von Eiern und Düngemitteln Russischer Provenienz.

Soweit Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. Januar 1885.

Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 28. October 1884. (2700)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Für die Ueberführung von Transporten zwischen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn in Wittenberge kommen vom 15. November cr. ab Gebühren nicht mehr zur Erhebung.

Berlin, den 6. November 1884. (2701)
Königliche Direction.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die im Special-Exporttarif für den Getreidetransport von Stationen der Charkow-Nicolajew Bahn nach Danzig und Neufahrwasser vom 13./1. September cr. enthaltenen Frachtsätze treten mit dem 9. Nov./28. Oct. cr. in Kraft.

Danzig, den 8. November 1884. (2702 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Am 15. November 1884 kommen im Anhang zum **Preussisch-Oberschlesischen Verband-Gütertarif** ermässigte Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen-Transporte in Sendungen à 10 000 kg pro Wagen für die Stationen bezw. Haltestellen des Directionsbezirks Bromberg, Gottersfeld, Kornatowo und Stolno, sowie neue Frachtsätze für die Haltestelle Sobbowitz zur Einführung.

Die Frachtsätze sind bei den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 6. November 1884. (2703)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. ab sind für den Transport von Grubenholz zwischen Vlotho, Station der Königlichen Eisenbahndirection Hannover einer- und verschiedenen Belgischen Stationen andererseits directe Frachtsätze in Kraft getreten.

Die auf die Deutschen Strecken bis Aachen entfallenden Schnittpunkt-Frachtsätze betragen für Grubenhölzer:

a) bis zu 6 m Länge
Vlotho-Aachen 9,13 Franken pro 1 000 kg,
b) über 6 m Länge
Vlotho-Aachen 12,13 Franken pro 1 000 kg.

An diese Streckentaxen kommen von Aachen bis zu den Belgischen Bestimmungsstationen die Schnittpunktfrachtsätze des Specialtarifs II bezw. III des Deutsch-Belgischen Tarifs zum Anstoss.

Köln, den 10. November 1884. (2704)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Für den Verkehr zwischen Rieneck und der Württembergischen Station Züttlingen sind Ausnahme-Tarifsätze für Zuckerrüben und Rübenrückstände zur Einführung gekommen. Das Nähere ist auf der betreffenden Station zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 9. November 1884.
Königl. Eisenbahndirection. (2705)

Mit dem 15. d. Mts. treten für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Cokes** von den diesseitigen Stationen der Oberschlesischen und Rechte Oder-Uferbahn nach:

a) den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, den südlichen Linien der Breslau-Freiburger Bahn und der Königlichen Militair-Eisenbahn und

b) den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und Reichenberg, Südnorddeutsche Verbindungsbahn unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife je ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Beide neuen Tarife erhalten gegen die bisherigen Tarife vielfache Frachtermässigungen, in einzelnen Relationen jedoch auch geringe Frachterhöhungen. Soweit die bisherigen Frachtsätze niedriger sind, wie die neuen, kommen erstere noch bis Ende December zur Anwendung.

In dem Tarif ad a sind auch die zunächst nur bis ult. Februar 1885 giltigen Frachtsätze für Massentransporte nach den Stationen Carolinenhorst, Alt-Damm, Stettin etc., für welche bisher besondere Tarife bestanden, mit aufgenommen.

Druckexemplare sind von den Versandtstationen und unserem Verkehrsbureau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 8. November 1884. (2706)
Königliche Eisenbahndirection zu Breslau,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Die in dem **Staatsbahntarif Berlin-Breslau** mit Giltigkeit bis Ende d. J. enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Eisen und Stahl des Specialtarifs II von den Stationen des Oberschle-

sischen Hüttenreviers nach den Berliner Bahnhöfen, den vorgelegenen Stationen, den Berliner Ringbahn- sowie den Stationen der Berliner Nordbahn bleiben auch nach dem 31. December d. J. bis auf Weiteres in Geltung.

Breslau, den 7. November 1884. (2707)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband Theil II., Heft 1 u. 2. Galizisch-Norddeutscher bezw. Galizisch - Niederländischer Eisenbahnverband Theil II, Heft 3. Galizisch-Norddeutscher Getreide - Verkehr. Tarifheft 1. Die in den vorbezeichneten Verbandtarifen enthaltenen Frachtsätze für Stettin finden während der Monate December 1884, Januar und Februar 1885 auch für den Verkehr mit Station Swinemünde Anwendung.

Breslau, den 8. November 1884. (2708)
Im Auftrage der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

Der im Nachtrag VII zum Tarifheft 2 des **Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehrs** Seite 46 enthaltene Frachtsatz Krechowice-Oschersleben beträgt vom 1. Januar 1885 ab 5,38 ℳ.

Von demselben Zeitpunkte betragen die im Nachtrag VIII desselben Tarifhefts Seite 5 enthaltenen Frachtsätze Tarnopol trans.-Bunzlau 3,05 ℳ und Tarnopol trans.-Greiffenberg i. Schl. 3,30 ℳ pro 100 kg.

Breslau, den 4. November 1884. (2709)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

Vom 1. December d. J. ab findet directe Abfertigung von **Gütern**, sowie **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehr zwischen der Station **„Viehhof bei Gesundbrunnen"** der Berliner Ringbahn einerseits und den Stationen des diesseitigen Bezirks andererseits nach Massgabe der Bestimmungen der Tarife für den diesseitigen Local - Güter- und Vieh- etc. Verkehr statt.

Nach und von der genannten Station gelangen ausser lebenden Thieren jedoch nur solche Güter zur Beförderung, welche an die Berliner Viehmarkt-Actien-Gesellschaft selbst adressirt bezw. von derselben aufgegeben sind.

Die Frachtsätze sind bei den diesseitigen Expeditionen zu erfahren. (2710)

Magdeburg, den 6. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Preussisch - Russischer Verkehr. Der Rubelfrachtsatz für die Beförderung von Getreide etc. ab Snamenka, Station der Fastow - Bahn, nach Königsberg, Pillau und Memel (Nachtrag 7 zu Heft V) wird vom 15./27. December cr. auf 117,86 Rbl. erhöht. (2711)

Königsberg, den 8. November 1884.
Direction der Ostpreussischen Südbahn.

Preussisch - Russischer Eisenbahn - Verband. Die Frachtsätze für zum Export bestimmte Sendungen Getreide etc. und Oelsaaten etc. ab Kiew Fluss nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing (Special-Export-Tarif 1) werden von sogleich bis zum Schluss der Navigation auf dem Dniepr, spätestens aber bis 12. December cr. n. St. auf 64,27 Rbl. + nach Königsberg 38,60 ℳ, nach Pillau 46,58 ℳ, nach Memel und Elbing 53,74 ℳ pro Wagen mit 10 000 kg herabgesetzt. (2712)

Königsberg, den 8. November 1884.
Direction der Ostpreussischen Südbahn.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Königliche Eisenbahn - Direction zu Altona. Zum Tarif für den directen Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der Lübeck - Büchener Eisenbahn via Oldesloe vom 10. December 1875 tritt mit dem 10. November d. J. ein Nachtrag V in Kraft, durch welchen die Personen- und Schnellzug-Billets von Reinfeld nach Segeberg und Neumünster zur Aufhebung, dagegen Personenzug - Billets von Lübeck und Reinfeld nach Segeberg und Neumünster, sowie Retourbillets von Lübeck nach Segeberg und Neumünster zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personen-Expeditionen.

Altona, den 3. November 1884. (2713)

III. Submissionen.

Die Lieferung von:

1. 15 Kalkdeckelwagen,
2. 220 Cokeswagen,
3. 103 eisernen Kohlenwagen,
4. 500 Wagenachsen mit Rädern und Radreifen,
5. 1 352 Wagenlagerkasten,
6. 3 042 Wagen-Trage- und Spiralfedern

soll in öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen auf dem diesseitigen maschinentechnischen Bureau zur Einsicht aus und können gegen Erstattung der Druckkosten von 5 ℳ ad 1, 2 und 3 und von je 1,50 ℳ ad 4, 5 und 6 von daher bezogen werden.

Offerten sind bis spätestens den 23. November Abends mit der Aufschrift: „Offerte auf Wagen bezw. Wagentheile" frankirt an unser maschinentechnisches Bureau, Domhof 48 hierselbst, einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet am 24. November, Vormittags 10 Uhr, in dem genannten Büreau statt.

Köln, den 6. November 1884. (2714)
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.).

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen erforderlicher Materialien und Vorrathsstücke, als:

1. Eisen; 2. Ketten, Draht, Draht-Gewebe, Nägel, Schrauben, Plomben, Weiss- und Zinkblech; 3. Vorlegeschlösser, Feilen, Bohrer, Handkarren, Wassereimer, Papierkörbe; 4. Werkzeuge u. Geräthe; 5. Klempnerwaaren; 6. Droguen und Chemikalien; 7. Putzwolle, Holzkohlen, Bremsknittel; 8. Lederwaaren; 9. Webwaaren; 10. Seilerwaaren und 11. Glaswaaren

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise der einzelnen Gegenstände liegen bei der unterzeichneten Verwaltungsstelle zur Einsicht aus, können aber auch unter genauer Angabe der Gegenstände, für welche die Bedarfsnachweise nach den oben angegebenen Nummern gewünscht werden, auf postfreies Ansuchen gegen Entrichtung von je 20 Pfennigen für 1 Nummer von derselben Stelle bezogen werden, bei welcher die Lieferungsangebote bis zum

17. November ds. Js,
Vormittags 9 Uhr,

abzugeben sind. Die Eröffnung der Angebote erfolgt am selben Tage Vormittags 10 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber im Sitzungszimmer des Personen-Bahnhofsgebäudes zu Chemnitz.

Chemnitz, am 7. Nov. 1884. (2715 JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Submission. Die im Etatsjahre 1885/86 erforderlichen Werkstatts-Nutzhölzer sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialien-Bureau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franco Einsendung von 50 Pfg. bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Nutzhölzer Gruppe II" bis zum Termin am
Montag, den 24. November 1884,
Vormittags 10 Uhr,
verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 6. Nov. 1884. (2716)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Wir beabsichtigen, unsern Bedarf an: 1. Brennmaterialien (excl. Steinkohlen), 2. Metall-, 3. Holz- u. 4. Fettwaaren, 5. diverse Materialien, 6. Uniformgegenständen, 7. Schreibmaterialien und 8. Drucksachen pro 1885 im Submissionswege zu vergeben.

Das Verzeichniss mit den Lieferungs-Bedingungen kann bei unserer Material-Inspection bezw. Drucksachen-Verwaltung hier eingesehen und auf portofreies Verlangen hin von diesen Dienststellen auch unentgeltlich bezogen werden.

Zum Vorzeigen der Muster sind die betreffenden Verwalter hier angewiesen.

Offerten sind mit Aufschrift:
„Submission zur Materiallieferung pro 1885"
betreffend Rubrik . . . .
(für jede obiger acht Rubriken muss besonders, d. h. mit getrennten Offertbriefen, offerirt werden)
bis spätestens den 20. November 1884, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an unsere Material-Inspection hier einzusenden, und bleiben die Offeranten bis zum 29. December d. J. an ihre Forderungen gebunden.

Mainz, den 1. November 1884. (2717)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

No. 21. Jahrgang 1884. Berlin, am 12. November 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 10. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A A	252	1	Kiste	gefüllt —	38	1	Aachen	Linksrh. Köln	
2	A C	563	2	Stäbe	Flacheisen —	26,5	2	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
3	A C / T M M / M	82 / 3 / 25	1	Ballen	Kaffee —	65	3	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
4	A E	3442	1	—	leeres Petroleumfass	—	4	Ueckingen	Elsass-Lothring.	
5	A H	297	1	Fass	Olivenöl —	194	5	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
6	A M / A D	155	1	„	Petroleum —	175	6	Bettingen	Elsass-Lothring.	
7	B	—	1	—	Stahlschaare —	4	7	Obernd.-Schweinf.	Bayerische Stsb.	
8	B	—	1	—	Ofenrost —	4,5	8	Wesel	Rechtsrh. Köln	
9	B	3	1	Sack	Knochen —	44	9	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
10	B	22	1	Collo	anschein. Teppiche —	27,5	10	Marienburg	K. E.-D. Bromberg	
11	B	180956	1	Kiste	Stearinkerzen —	23	11	Sonthofen	Bayerische Stsb.	
12	B / M	2506	1	Fass	— —	60	12	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
13	B M K	5607	1	Bierfass	leer —	31	13	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Gevelsberg-Rh.-Elberfeld.
14	B S	844	1	Pack	2 Stühle —	9	14	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
15	B S	33104	1	Kiste	Seife —	29	15	Bochum Rh.	Rechtsrh. Köln	
16	B W S	—	1	Tonne	Heringe —	145	16	Oberhausen K. M.	„	
17	C	100	1	Korb	leere Flaschen —	21	17	Aachen	Linksrh. Köln	
18	C B	2814	1	Kiste	gefüllt —	51	18	Mainz Eilg.-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
19	C R	30	1	„	leer —	45	19	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
20	C R	199	1	Kübel	Wagenfett —	22,5	20	Herbolzheim	Badische Staatsb.	
21	C W	1	1	Reisekorb	— —	36	21	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
22	C W	369 / 370	2	Kisten	Eisenwaaren —	78	22	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	bekl. von Volmarstein nach Elberfeld 19/10.
23	D	5	1	Sack	Kartoffeln —	83	23	Dortmund	„	bekl. von Lippstadt nach Dortmund.
24	D B	33	1	Korb	Wäsche —	—	24	Couvin	Grand Centr. Belge	
25	D G	266	1	Kiste	Gasleitungs-Material	162	25	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
26	D L F C	3436/8	3	Ballen	Garn —	187	26	Aachen T.	Linksrh. Köln	
27	D M	—	1	Sack	anschein. Putzkalk —	53	27	Kempen	„	
28	D V	4094	1	Kiste	eiserne Schrauben —	226,5	28	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
29	E S	6940	1	„	Colonialwaaren —	28	29	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	bekl. von Aachen Rh. nach Elberfeld 16/9. oder 6/9.
30	F B	1369	6	Pack	Eisenwaaren —	—	30	Remscheid	„	
31	F F & C / M C / [illegible]	1042	1	Kiste	gefüllt —	51	31	Mainz Eilg.-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
32	F G	—	1	Sack	Bohnen —	94,5	32	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
33	F K	767	1	—	Eisentheil —	14	33	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
34	F K	3741	1	Kiste	Cigarren —	32	34	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
35	F L	1104	1	„	? —	75	35	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
36	F P	791	1	Ballen	Tuch —	53	36	Mülheim a/Rhein	„	
37	G B	145	1	Kiste	gefüllt —	93	37	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
38	G B	5392	1	Fass	Oel —	85	38	Coblenz Rh.	„	
39	H	—	1	—	eisernes Rohr —	7,5	39	Aix T.	Grand Centr. Belge	
40	H	627	1	Sack	Mehl —	—	40	Aachen	Linksrh. Köln	
41	H	2423	1	Korb	Lack oder Farbe —	11,5	41	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
42	HB	297	1	Kiste	Würfel —	29	42	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
43	H H C	247	1	Korb	— —	8	43	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
44	H J S	590	1	Kiste	? —	?	44	Köln Eilg.-Exp.	Linksrh. Köln	
45	H K	1007	1	„	— —	90	45	Strassburg	Elsass-Lothring.	
46	H P	I	1	Koffer	gefüllt —	—	46	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
47	H S	3559	1	Kiste	Kautabak —	16	47	Duisburg	Rechtsrh. Köln	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	H S	14036	1	Korb	leer —	9	48	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
49	J E	44	1	Kiste	gefüllt —	2	49	Mainz Eilgut-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
50	J G	2752	1	Fass	? —	87	50	Bestwig	K. E.-D. Elberfeld	
51	J G S	1478	1	Kübel	Butter —	20	51	Köln Eilgut-Exp.	Linksrh. Köln.	an beiden Enden mit Eisenblech beschlagen.
52	J K	1	1	Kiste	gefüllt —	128	52	Mainz Eilgut-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
53	J K	1	1	Fass	frisches Obst, anschein. Aepfel	234	53	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
54	J M	239	1	Kistchen	gefüllt	13	54	Aachen	„	
55	J M T	—	1	Collo	leere Körbe —	11	55	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
56	J P S	—	1	Fass	leer —	22	56	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
57	K	—	2	Körbe	leer —	5,5	57	Harburg	K. E.-D. Hannover	
58	K C	106	1	Kiste	leer —	6,5	58	Hemer	K. E.-D. Elberfeld	
59	K P E V	—	1	—	Verkuppelung —	—	59	Dortmund	„	
60	K R	1	1	Harrasse	leer —	—	60	Metz	Elsass-Lothring.	
61	K. r. rh.	28885	1	Wagen	Erz —	10 000	61	Präsident	Rechtsrh. Köln	
62	L W & Co.	1803	1	Kiste	Garnituren von Metall	43,5	62	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
63	M	—	2	Pack	leere Säcke —	59	63	Bettingen	Elsass-Lothring.	
64	M	6191	1	Kiste	Butter —	31	64	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Wilzhofen-Dortmund.
65	M B	110	1	Korb	Flaschen —	44	65	Aachen	Linksrh. Köln	
66	MK & G	5673	1	Fass	unbekannt —	107	66	Passau	Bayerische Stsb.	
67	M S M	8152	1	„	leer —	100	67	Metz	Elsass-Lothring.	
68	N C	4107	1	Kiste	Sargbeschläge —	102	68	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
69	N K	1/2	2	Kübel	leer —	7	69	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
70	P	0 / 10	1	—	Kesselplatte —	54	70	Langendreer	K. E.-D. Elberfeld	
71	P H	930	1	Korb	Eisenwaaren —	46	71	Aachen	Linksrh. Köln	
72	P S	913	1	Ballen	gefüllt —	13	72	„	„	
73	R B G	102	1	Korb	leere Blechflaschen —	3	73	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
74	R D	1/4	4	—	Krümmer —	221	74	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
75	R G	104	1	Fass	Eier —	73	75	Aachen	Linksrh. Köln	
76	R H S	1001	1	Ballen	leere Säcke —	49	76	Remagen	„	
77	S	2	1	Fass	leer —	9	77	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
78	S & C	912/3	2	Körbe	Eisenwaaren —	140	78	Aachen	Linksrh. Köln	
79	S G	17	1	Fass	Butter —	29	79	Meschede	K. E.-D. Elberfeld	
80	S J	3604	1	Kiste	? —	10	80	Langendreer	„	
81	T	1	1	Stange	Stahl —	9	81	Elberfeld St.	„	
82	T C T	—	1	Block	Kupfer —	7	82	Olsberg	„	
83	T L C	38	1	Ballen	Wolle —	203,5	83	Sennheim	Elsass-Lothring.	
84	T V	24	1	Fass	Branntwein —	—	84	Wattenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
85	V & R	3131	1	Bierfass	leer —	25	85	Dortmund	„	
86	V S	13	1	Pack	Kohlenlöffel —	10,5	86	Münster	Rechtsrh. Köln	
87	W	2920	1	Kiste	Tuch —	51	87	Aachen	Linksrh. Köln	
88	W E	23	2	Harrasse	leer —	—	88	Metz	Elsass-Lothring.	
89	W L	2316	1	Fass	leer —	—	89	Niedersaulheim	Hess. Ludwigsb.	
90	W P	—	1	Koffer	— —	24	90	Stationsverw. D. Avricourt	Elsass-Lothring.	
91	W S	198	1	Bierfass	leer —	21	91	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
92	W S N	5453	1	Kiste	? —	225	92	Aix M.	Grand Centr. Belge	
93	Z	15	1	Tafel	Eisenblech —	23	93	Bonn	Linksrh. Köln	
94	Z S	1465	1	Ballen	Leder —	79	94	Kreuznach	„	
					B. Colli m. Adressen sign.					
95	D P C Elberfeld	6353	1	Kiste	Manufacturwaaren —	63	95	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
96	Frig. D. Haag	—	1	Fass	leer —	25	96	Metz	Elsass-Lothring.	
97	Gebr. Meininghaus	556	1	Bierfass	leer —	18	97	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
98	Gebr. Müser Langendreer	7556	1	Bierfass	leer —	40	98	„	„	
99	H C Venlo Heiligenstadt Maschinenfabrik Giessen	4063	1	—	eisernes Rad —	?	99	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
100	H. H. Kaupen	—	1	—	Eisenplatte —	36	100	Kempen	Linksrh. Köln	
101	Marie Vollmer Spa	—	1	Koffer	Effecten —	41	101	Aachen	„	
102	Pelyste	—	1	Pack	Hefe —	—	102	Romedenne	Grand Centr. Belge	
103	P G R S Sagan	1870 8855	1	Fass	Oel —	199	103	Olsberg	K. E.-D. Elberfeld	
104	P. M. & Ad. Müller	12	1	Koffer	Kleider —	67	104	Mainz Eilgut-Exp.	Hess. Ludwigsb.	defect.
105	Shamrok Herne	—	4	—	Aufsatzbracken —	—	105	Essen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
106	{ V S Henninger }	18310	1	Gebinde	Bier —	144	106	{ Lübeck Güter-Exp. }	Lübeck-Büchener	Beklebung: Erlangen - Lübeck. Am 28/10. aus Zug 8 entladen.
107	{ W B Zeitz Spritfabrik }	—	1	Fass	leer —	110	107	Metz	Elsass-Lothring.	
					C. Colli m. Nummern sign.					
108	—	219	1	Fass	Petroleum —	175	108	Neumarkt i/O.	Bayer. Stsb.	
109	—	751	1	—	Schraubenschlüssel —	2,5	109	Hamm	Rechtsrh. Köln	
110	—	2821	1	Kiste	? —	120	110	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.					
111	roth I	—	6	Colli	Müllkasten —	32	111	Braunschweig	Braunschweig.	
112	roth ×	—	3	Stäbe	Eisen, 1 m lang —	32	112	Kupferdreh	K. E.-D. Elberfeld	
113	{ G }	3455	1	Kiste	Cigarren —	103	113	Goslar	Braunschweig.	
114	{ L }	160	1	Collo	filziger Stoff —	25,5	114	Kreuz	K. E.-D. Breslau	
115	{ V. }	3601	1	Kiste	Räucherkerzen —	68	115	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
116	{ T }	1831	1	Ballen	Tabak —	59	116	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
117	{ W }	8346	1	Kübel	Käse —	133	117	Colmar	Elsass-Lothring.	
118	{ C Letschin }	7031	1	Kiste	2 Flaschen Alkohol —	29	118	Terespol	K. E.-D. Bromberg	
119	{ B }	5109	1	Ballen	Leinen —	36	119	Elberfeld	Linksrh. Köln	
120	{ HH }	632	1	„	Wollenwaaren —	19	120	Aachen	„	
					E. Colli ohne Signatur.					
121	—	—	1	Pack	5 Bolzen —	—	121	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
122	—	—	2	—	{ tannene Bretter à 4,25 m lang }	12	122	Twistringen	Rechtsrh. Köln	
123	—	—	3	—	Bretter, 3,7 m lang —	18	123	Barnstorf	„	
124	—	—	18	—	Bretter	103	124	Wanne	„	
125	—	—	1	—	{ Dampfkessel-Unterlage aus Holzbalken gefertigt }	—	125	Braunschweig	Braunschweig.	
126	—	—	2	Ringe	Draht —	17	126	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
127	—	—	1	Rolle	Draht —	105	127	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
128	—	—	1	Stange	Eisen —	14	128	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
129	—	—	1	„	Eisen —	24	129	Altena	„	
130	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	105	130	Weert	Grand Centr. Belge	
131	—	—	1	„	Eisendraht —	25	131	Hamont	„	
132	—	—	1	Stab	Flacheisen —	80	132	Aachen	Linksrh. Köln	
133	—	—	1	Collo	Fenstergitter —	2	133	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
134	—	—	7	Ballen	Grassamen —	300	134	Fyenoord	Niederl. Staatsb.	
135	—	—	2	—	Grubenlampen —	1	135	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	—	1	Collo	Gussgitter —	10	136	Metz	Elsass-Lothring.	
137	—	—	1	—	Halstuch —	—	137	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
138	—	—	2	—	Holzblöcke —	7	138	Peissenberg	Bayer. Staatsb.	
139	—	—	1	{ Holzkoffer braun }	? —	28	139	Mannheim	Badische Stsb.	
140	—	—	1	—	Kalbsfell —	7,5	140	La Roche	Grand Centr. Belge	
141	—	—	1	—	langer hölz. Kasten —	48	141	Leutesdorf	Rechtsrh. Köln	
142	—	—	{ 11 / 3 / 2 }	— / — / —	{ Klammern — / Leinen — / Tonnen — }	—	142	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
143	—	—	5	Stück	Klappen-Rahmen —	7,5	143	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
144	—	—	{ 4 / 3 }	— / —	{ Körbe — / Stricke — }	205	144	Breslau	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
145	—	—	1	Koffer	— —	24	145	Mannheim	Badische Stsb.	
146	—	—	2	Colli	eis. Laternenpfähle —	110	146	Braunschweig	Braunschweig.	
147	—	—	1	—	eis. Löffel —	1	147	Wissen	Rechtsrh. Köln	
148	—	—	1	—	Ofentheil (Untersatz)	9	148	Braunschweig	Braunschweig.	
149	—	—	1	—	Ofentheil (Seitentheil)	4	149	„	„	
150	—	—	1	—	Privatdecke —	—	150	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
151	—	—	1	Stück	Quadrateisen —	83	151	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
152	—	—	1	Pack	Säcke —	35	152	Cleve	Linksrh. Köln	
153	—	—	1	—	Schiebkarren —	—	153	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
154	—	—	3	—	Schlüssel zu einer Wasserleitung	10	154	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
155	—	—	1	Bund	2 Stangen Stahl —	13	155	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
156	—	—	2	—	Unterlagehölzer, 2,53 m lang	42	156	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
157	—	—	1	Bund	Wolle —	6	157	Humme	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	—	1	Sack	rohe Wolle —	18	158	Gusow	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gefunden.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen.
1	B F	3, 4	2	Pack	Obstkörbe —	66	1	Josefstadt	Südnordd. Verb.	-
2	C	—	1	Sack	Gries —	25	2	L. Szt. Miklos	Kaschau-Oderberg	von N. Sáros seit 23/10.
3	C R	45/51	7	Säcke	Stoppeln —	281	3	Kassa	„	von Oberleutensdorf seit 6/10.
4	E	—	25	Körbe	Trauben —	178	4	Oderberg	„	von Galgocz-Lipotvar seit 25/10.
5	H L	1496	1	Collo	Nähmaschinen —	29	5	Ruttek	„	von Olmütz seit 25/10.
6	N	6/43	1	„	Eisendeckel —	0,75	6	„	„	von Friedland seit 24/10.
7	W	—	4	Fässer	Heringe —	20	7	Josefstadt	Südnordd. Verb.	seit 22/10.
8	W	2	5	„	Heringe —	25	8	Sillein	Kaschau-Oderberg	von Zauchtl seit 25/5.
9	Concordia	9	3	Säcke	Mehl —	183	9	Csácza	„	von Zsolna seit 16/5.
10	Sigm. Herz	—	1	Pack	leere Säcke —	365	10	Igló-Löcse	„	von Kassa seit 7/10.
11	—	5	1	Sack	Mehl —	25	11	Varna	„	von Losoncz seit 22/9.
12	—	695	1	Fass	leer, gebraucht —	12	12	Oderberg	„	seit 17/5.
13	—	—	1	Pack	Bettzeug —	17	13	Poprad-Felka	„	von Kassa seit 18/9.
14	—	—	1	Ballen	Bettzeug —	22	14	Igló-Löcse	„	seit 22/10.
15	—	—	1	—	Blechkanne für Milch	6	15	Gröschelmauth	Oe. N.-W. B.	seit 9/10.
16	—	—	492	Stück	Bretter —	10 500	16	Kralovan	Kaschau-Oderberg	von Versecz seit 29/6.
17	—	—	1	Collo	Drehstuhl —	10	17	Tetschen	Oe. N.-W. B.	seit 28/9.
18	—	—	1	—	Eisenrohr —	9	18	Kassa	Kaschau-Oderberg	seit 24/7.
19	—	—	1	Stück	Extraholz —	202	19	Zsolna	„	von der Strecke seit 20/6.
20	—	—	14	Säcke	Hafer —	560	20	Igló-Löcse	„	von Kassa seit 7/10.
21	—	—	4	Stück	neue Handkörbe —	1,5	21	Ruttka	„	von Zsolna seit 29/5.
22	—	—	3	Bund	leere alte Körbe —	47	22	Chlumec	Oe. N.-W. B.	seit 30/10.
23	—	—	1	„	10 neue ordin. Obstkörbe	18	23	Tetschen	„	seit 28/9.
24	—	—	1	Sack	ged. Pflaumen —	74	24	Oderberg	Kaschau-Oderberg	von Pucho-Kocskoz seit 17/10.
25	—	—	1	Stück	gusseis. Rost —	2	25	Ruttka	„	seit 18/5.
26	—	—	1	—	Strick —	6	26	Oderberg	„	von Zsolna seit 18/6.
27	—	—	1	Ballen	Tabak —	17	27	Zsolna	„	von Gr. Berzencze seit 5/10.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 90. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. November 1884.

Die Italienischen Eisenbahn-Conventionen.

(Fortsetzung.)

Wir übergehen die durchaus nicht schmeichelhaften Schilderungen, welche Herr Coucheval-Clarigny über den Zustand des Bahnkörpers und des Betriebsmaterials der Italienischen Eisenbahnen (wie es scheint auf Grund der Enquête-Berichte) giebt und wollen nur das hervorheben, was er über die Entstehung und die Grundbestimmungen des jetzt zur Berathung vorliegenden Gesetzentwurfs und die abgeschlossenen Eisenbahn-Conventionen sagt. In der Eisenbahn-Enquêtecommission hatte Genala als Berichterstatter und Namens derselben seinen Bericht mit dem an die Regierung und das Parlament gerichteten Wunsche geschlossen, es möge ohne Verzug dem Eisenbahnwesen die endgiltige Organisation gegeben werden, welche das Land seit Langem wünsche und erwarte. Inzwischen trat Ende März 1881 der Ministerwechsel ein, bei welchem Baccarini die öffentlichen Arbeiten übernahm, nachdem er an der Enquête-Commission Theil genommen hatte und so mit den bezüglichen Wünschen der Mitglieder derselben vollkommen vertraut geworden war. Der Cabinetschef Depretis, der Urheber der Conventionen von 1877, wünschte eine Politik der Thatsachen ins Werk zu setzen und gewährte Baccarini rückhaltlose Unterstützung, um das Ergebniss der bisherigen Vorarbeiten durchzuführen. Durch Gesetz vom 23. Juli 1881 wurden zu diesem Zweck die Verträge mit der Südbahngesellschaft in geeigneter Weise geändert, nachdem bereits vorher unter den drei grossen Eisenbahngesellschaften mühsam und allmälig eine Einigung bezüglich der Tarife angebahnt worden war; mühsam, da von der Berathung der Tarife die der gesammten auf den Verkehr bezüglichen Reglements nicht gut getrennt werden konnte und da gleichzeitig die gesammte Eisenbahn-Gesetzgebung mit den Vorschriften des neuen Handelsgesetzbuches in Einklang zu setzen war, welches dem bisherigen Recht gegenüber wesentliche Aenderungen brachte. Auch sollten die Ergebnisse der internationalen Berner Conferenz (October 1881) Berücksichtigung finden. Erst im Januar 1883 konnte daher der Minister der Kammer den Gesetzentwurf unterbreiten, zu dem bis dahin das Material gesammelt worden war. Derselbe enthielt keine Convention mit einer bestimmten Gesellschaft, sondern beschränkte sich auf die gesetzliche Feststellung von Grundsätzen, im Hinblick auf den eintretenden Fall, dass bestimmte Abmachungen mit Gesellschaften die Freiheit des Parlaments in gewissem Grade beschränken sollten. Baccarini verlangte nämlich die Genehmigung zum Abschluss von Betriebsverträgen nach Massgabe von 19 im Gesetzentwurf aufgeführten Bedingnissartikeln, welche in Uebereinstimmung mit dem beigefügten Vertragsentwurf wie mit den gleichfalls beigefügten Tarifentwürfen stehen sollten. Die Bedingungen sollten im Vorwege durch das Parlament festgesetzt werden, damit der Staat mit Capitalisten in Unterhandlung treten und die mit denselben abgeschlossenen Verträge zu ihrer Gültigkeit nur noch die Genehmigung der Kammer bedürften. Der Minister hatte bei diesem Gesetzentwurf streng genommen nur den grössten Theil der von der Enquête Commission empfohlenen Vorschläge in Gesetzartikel gefasst, mit unwesentlichen Aenderungen. So schloss der Entwurf die Betriebsgesellschaften nicht von dem Rechte, welches das Handelsgesetzbuch industriellen Gesellschaften allgemein gewährte, nämlich von der Berechtigung zur Ausgabe von Obligationen bis zur Höhe des Betrages des aufgewendeten Anlagecapitals, aus; er theilte die Contractdauer in drei Perioden von je 20 Jahren; er gewährte den Gesellschaften das Recht, auch Ausländer bis zu einem Fünftel der Gesammtzahl in den Verwaltungsrath zu wählen, mit der alleinigen Beschränkung, dass die ausländischen Mitglieder festes Domicil in Italien haben müssten. Gleichzeitig aber beanspruchte er für die Regierung das Recht sofortiger Ernennung eines Viertels der Verwaltungsrathsmitglieder und legte den Gesellschaften auch die Pflicht auf, jeden Beamten zu versetzen oder zu verabschieden, bezüglich dessen die Regierung dies im Interesse des Dienstes oder der öffentlichen Ordnung fordern würde. Die anscheinend nunmehr nahe bevorstehende Einbringung des Gesetzentwurfes verzögerte sich jedoch, während die provisorische Convention der Südbahn gegenüber (bis ult. Juni 1883) verlängert wurde.

Da veröffentlichte unerwartet eine Mailänder Zeitung einen Brief Baccarini's, in welchem er erklärte, das Gesetz sei von dem Ministerium gegen seinen Willen entworfen worden, er habe seine persönlichen Ansichten geopfert.*) Da jedoch die Uebergabe des Eisenbahnbetriebes an die Privatthätigkeit ein Hauptpunkt des Programms war, über welches Depretis und die Linke der Kammer in 1876 übereingekommen waren, auch in das Programm des neuen Ministerii von 1881 übernommen war, sah der Ministerpräsi-

*) Ob Baccarini durch Einflüsse in seinem Ministerium dahin gebracht worden sein mag, dass er die Eisenbahn-Betriebsleitung lieber in Händen des Staates sah, oder ob er vielleicht durch die heftige Polemik von Oppositionsblättern gegen die zu bildenden Finanzgesellschaften stutzig wurde, steht dahin.

dent sich gezwungen, Baccarini und die seine Ansicht theilenden Minister des Handels und der Justiz zur Abdankung zu veranlassen. Alle drei gaben ihre Demission und nach wenigen Tagen war das Cabinet wieder vollzählig, mit Genala, dem Berichterstatter der Enquête-Commission, als Minister der öffentlichen Arbeiten.

Die neue Conventionsverlängerung (bis ult. Juni 1884) wurde von der Generalversammlung der Actionäre der Südbahn zwar zugestanden, jedoch mit einer Resolution, welche die Regierung zu baldiger endgiltiger Neuordnung des Eisenbahnwesens anspornen sollte. Depretis und sein neuer College zogen daher den Gesetzentwurf nicht zurück, sondern brachten ihn unter Anerkennung seiner Verbesserungsbedürftigkeit bei der Kammer ein. Alsbald entbrannte in der Presse ein hitziger und leidenschaftlicher Kampf gegen den Gesetzentwurf. Ein Hauptpunkt des Angriffs war, dass, während die Südbahngesellschaft den Betrieb des Adria-Netzes übernehmen durfte, die Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen, eine bewährte Organisation von grossem Capitalreichthum, unberücksichtigt bleiben, ja zu Gunsten einer unbekannten, noch zu bildenden Gesellschaft aufgelöst werden sollte.

Genala war jedoch nicht die Persönlichkeit, sich durch das Geschrei der Presse, Intriguen im Ministerium oder Winkelzüge der Gegenpartei in der Kammer beirren zu lassen, trotz der in jeder Hinsicht schwierigen Sachlage. Seit Beendigung der Enquête waren nämlich vom Staat neue Betriebsüberlassungs-Verträge geschlossen, neue Linien concessionirt worden, 1 200 km neuerbauter Linien konnten nur kraft provisorischer Verträge betrieben werden. Der Regierung lag die Uebernahme neuer Bauten ob, während kein Geld vorhanden war, um die nothwendigsten Reparaturen auf den älteren Linien bewirken zu können; die Schienen waren schon in einer die Betriebssicherheit gefährdenden Weise abgenutzt, Gebäude und das rollende Material in sehr schlechtem Zustande. Die Techniker veranschlagten, dass ein Betrag von mindestens 100 Millionen Lire zur Beschaffung der dringendsten Verbesserungen nöthig sei, ein Betrag, welcher mit jedem Tage noch anwuchs. Die finanziellen Verhältnisse des Staates, welche ohnehin nicht glänzend erschienen, drohten sich noch mehr zu verschlechtern und der Finanzminister erblickte im Verkauf des Eisenbahnmaterials das einzige Hilfsmittel, um den Staatshaushalt wieder in das Gleichgewicht zu setzen; alle diese Verhältnisse erforderten dringend baldigste Regelung. Das gesammte Ministerium war deshalb darin einig, dass eine Lösung der Eisenbahnfrage sich nicht mehr länger verschieben liess.

Obwohl die Mehrheit der Kammer sich dem Project Baccarini im Ganzen geneigt bewiesen hatte, gaben die Bemerkungen bei Gelegenheit der Commissions-Vorberathungen dem Minister Veranlassung, das Werk seines Vorgängers in geeigneter Weise umzuarbeiten. Während des Winters 1883 fanden Berathungen zwischen Minister und Kammercommission, sowie Zusammenkünfte mit den Directoren der drei Betriebsleitungen und mit den bezüglichen Finanzgrössen statt; über den Inhalt der Berathungen beobachteten die sämmtlichen Betheiligten namentlich der Presse gegenüber das tiefste Stillschweigen, so dass in das Publikum höchstens die Thatsache der einen oder anderen Zusammenkunft drang.*) Mit der Wiederaufnahme der Landtagsarbeiten nach den Osterferien d. J. hatten diese vorbereitenden Schritte ihr Ende erreicht.

Als Baccarini einen Gesetzentwurf mit Motiven vorlegte und sich die Vertragsabschlüsse vorbehielt, musste er gewärtigen, dass eine parlamentarische Prüfung der letzteren Alles wieder in Frage stellen konnte. Diesem Verfahren gegenüber sagte sich Genala im Bewusstsein seiner Uebereinstimmung mit der von der Kammer erwählten Commission, dass es nöthig sein würde, die ganze Angelegenheit mit einem Schlage zu erledigen; er beschloss demgemäss, gleichzeitig einerseits die beiden ähnlich lautenden Conventionen, sowie die Verpflichtungen der Gesellschaften, die reglementarischen und die Tarifbestimmungen, andrerseits den Gesetzentwurf, betreff. die Genehmigung der Conventionen, mit der Festsetzung der an den Staat zu zahlenden Beträge dem Landtag zu unterbreiten. So waren denn die Grundzüge entworfen und die Ausführung einiger Details bei endgiltiger Festsetzung konnte den Bestimmungen des Parlaments überlassen bleiben.

Bekanntlich wurden die beiden Conventionen am 23. April cr. von den Vertragschliessenden vorläufig vollzogen und der Gesetzentwurf nebst seinen Unterlagen am 5. Mai bei dem Reichstage eingebracht.**)

*) Die Geheimhaltung der Commissions-Vorberathungen kann insofern als geeignet angesehen werden, weil bei der Aufstellung eines so schwierigen Werkes parlamentarische Einflüsse, locale Ansprüche und die Wünsche von Sonderinteressen leicht die Einheitlichkeit stören konnten.

**) Den von uns bereits in No. 44 und 45 d. Ztg. mitgetheilten Inhalt der Conventionen und zugehörigen besonderen Vereinbarungen können wir an dieser Stelle übergehen. Die Red.

II. Genala's Project.

Das Project wandelt die beiden Gesellschaften gewissermassen in Werkzeuge des Schatzamtes um, welche gehalten sind, das für die Bauten erforderliche Geld aufzubringen, während der Staat sich das Bestimmungsrecht über Zeit und Art der Ausgabe von Werthpapieren vorbehält. Die Regierung übernimmt die Verpflichtung der Verzinsung und Amortisation der zu schaffenden Papiere, welche Verpflichtung nach den Berechnungen des Finanzministers wie des Ministers Genala durch Betheiligung der Regierung an der Einnahme der Eisenbahnen ungefähr gedeckt wird; diese Ausgabe könnte äussersten Falles einen Maximalbetrag von 90 Millionen Lire im Jahre erreichen und muss immer in gewissem Verhältniss zu den im Bau begriffenen Linien bleiben. Zugleich hofft man aber, dass die wachsende Einnahme der älteren Linien es gestatten wird, das zum Bau der Secundärlinien erforderliche Geld unter der Form von Anleihen statt durch Ausgabe neuer Actien zu beschaffen, und zwar schrittweise nach Bedarf. Es handelt sich also darum, statt directer Anlehen indirecte anzustreben, um den Credit des Staates resp. den Stand der Italienischen Rente nicht durch fortwährende Schaffung neuer Schuldtitel im Course zu drücken.

Indessen genügte es nicht, den Staatshaushalt von der Last der Neubauten zu befreien, welche ihm in wenig vorsichtiger Weise durch das Gesetz von 1879 auferlegt worden waren, es handelte sich auch um die dringend nöthige Beschaffung der Unterhaltungs- und Erneuerungskosten für die älteren Linien; dieser Verpflichtung durfte sich der Staat nicht entziehen, weil sie stets Sache des Eigenthümers bleibt. Zu diesem Zwecke sollen drei Reservefonds gegründet werden, deren Einrichtung s. Z. die Enquête-Commission empfohlen hatte und die Genala jetzt einzuführen vorschlägt. Diese erfordern als Vorwegabzüge von der Roheinnahme: a) 200 L. pro Kilometer Betriebslänge für Reparaturarbeiten, verursacht durch höhere Gewalt; b) 150 L. pro Kilometer eingleisiger und 250 L. pro Kilometer zweigleisiger Strecke für Erneuerung der Schienen und des zugehörigen Kleineisenzeuges; c) 1¼ pCt. zur Ergänzung des Rollmaterials beim ausserordentlichen Bedarf des Betriebes, während die einfache Erhaltung der Fahrzeuge und Zugmaschinen zu Lasten der Betriebsführung geschieht. Indessen erfordert die Ausdehnung des Verkehrs vielfach die Anlage von Zufuhrwegen, die Vergrösserung von Stationen und deren Einrichtungen etc., alles Kosten, welche in anderen Ländern vom Conto der ersten Anlage getragen werden. Genala schlägt zur Bestreitung dieser Kosten und zur Beschaffung des Rollmaterials für neue Linien die Einrichtung einer „Cassa degli aumenti patrimoniali" vor,*) welcher Casse auch die Ausgabe und Amortisation von Obligationen besonderer Gattung obliegt und die in verschiedener Weise dotirt wird.

Die Absicht des Ministers ist offenbar, dem Staatshaushalt von allen Geldforderungen zu befreien, welche zum Zweck des Betriebes oder der Erhaltung der Bahnen nöthig werden könnten und calculirt auf Grund der vorliegenden Daten die finanzielle Grundlage des Unternehmens in seinen Hauptzügen folgendermassen: Nachweislich erbringt das für das Mittelmeernetz bestimmte Eisenbahngebiet an Roheinnahme 116 Millionen, das Adrianetz 100 Millionen Lire, beides als Minimum für den Beginn des Betriebes angenommen. Nach Vorwegnahme von 10 pCt. der Roheinnahme (zunächst zur Dotirung der drei Reservefonds in der vorhin angegebenen Höhe, der Rest zur Cassa degli aumenti patrimoniali bestimmt) behalten die beiden Betriebsgesellschaften zur Bestreitung der gesammten Kosten des Betriebes 62½ pCt. (vorerst ein Fixum von 7 820 000 L. für das Mittelmeer- und von 6 660 000 L. für das Adrianetz) und führen 27½ pCt. zur Staatscasse ab. Ein Conto für die Schwankungen in den Kohlen- und Eisenpreisen (welche die in den Conventionen von 1877 als Norm festgesetzten und theilweise übernommenen Ansätze und Vorschriften wesentlich ändern können), ist nicht vorgesehen.

Obwohl im Gesetzentwurf keine bestimmte Vorschrift in dieser Richtung gegeben ist, kann nunmehr, von dem Anfangs-Minimalbetrage ausgehend, der Finanzminister mittelst einfachen Rechenexempels mit voller Sicherheit in den Staatshaushalt die Erträge aus den Eisenbahnen einstellen; die Summe erhöht sich bei dem stetigen Zunehmen der Roheinnahme, welche Erhöhung seit einigen Jahren nicht unter 4 pCt. blieb. Bis die Erhöhung gegen die zu Grunde gelegte Anfangseinnahme 50 Millionen Lire beträgt, wird der Ueberschuss über diese Grundlage folgendermassen vertheilt: 15 pCt. zur Cassa degli aumenti patrimoniali, je ½ pCt. zu den beiden mit b und c bezeichneten Reservefonds (für Bahnoberbau und Rollmaterial), 56 pCt. der betriebsführenden Verwaltung, der Rest von 28 pCt. dem Staat.

*) Der Ausdruck ist nicht in kürzeren Worten sachgemäss zu übersetzen. Insbesondere scheint der in No. 44 S. 573 u. f. dieses Blattes in dem Auszuge aus den zu den Conventionen etc. gehörigen Vereinbarungen gebrauchte Ausdruck „Erneuerungsfonds" nach der vorstehend genau angegebenen Bezeichnung des Zweckes nicht zutreffend. Die Red.

Uebersteigt der Mehrertrag gegen den ursprünglichen Einnahmeansatz 50 Millionen, so erhält die betriebsführende Verwaltung von dieser letztgedachten Mehreinnahme nur 50 pCt. und 6 pCt. werden zu Tarifermässigungen nach Angabe der Regierung verwendet. Genala behält ausserdem die Clausel bei, dass dem Staat von der an die Actionäre zu zahlenden Dividende die Hälfte von den $7\frac{1}{2}$ pCt. übersteigenden Beträgen (ungerechnet die Capital- und Rentensteuer) zuzufallen habe, d. h. in Wirklichkeit von dem Ueberschuss über eine Verzinsung von $6\frac{3}{4}$ pCt. Diese Bedingungen sind schwer genug, wenn man das Risico bedenkt.

Genala weist in seinem Berichte darauf hin, dass Italien sich die Ehre beimessen kann, das erste Land zu sein, welches innerhalb der ganzen Ausdehnung seines Gebietes gleiche Tarife haben soll, da nicht nur beiden Betriebsgesellschaften dieselben Tarife vorgeschrieben sind, sondern bei den Entfernungsberechnungen beide Gebiete als ein einziges betrachtet werden. Die ausgedehnte Anwendung von Differentialtarifen erhält ihre gleichmässige Correctur durch die Eintheilung in Zonen (wie in Belgien). Die Regierung hat das Recht, in Zeiten von Hungersnoth die Ermässigung von Tarifen für Lebensmittel anzuordnen, und zwar ohne Vergütung; sobald jedoch derartige Ermässigungen den Zweck haben, den Export einzelner Waaren zu erleichtern, muss die Betriebsgesellschaft für die ihr entstehenden Nachtheile schadlos gehalten werden. Die Gesellschaften erhalten die Befugniss, versuchsweise Tarifermässigungen eintreten zu lassen, doch dürfen in solchem Falle erst nach mindestens Jahresfrist die vorherigen Sätze wiederhergestellt werden. Neue und dem Publikum günstigere Anordnungen werden bezüglich der Retour-, Rundreise- und Abonnementsbillets getroffen, für welche die Preise gleich denen der Französischen Gesellschaften gestellt sind. Endlich wird die Personentaxe für solche Stadt- und Localzüge, welche als Hauptkundschaft Arbeiter und Landbevölkerung haben, von 12 auf 2 pCt. ermässigt. Was die Eintheilung der Waaren in 8 Klassen anlangt, bei allgemeinen wie Specialtarifen, so hat der Minister die Ergebnisse der Feststellungen unter seinem Amtsvorgänger benutzt. Diese Tarife, sowie überhaupt die Dienstreglements und Vorschriften bieten dem Fachmann einen dankbaren und ergiebigen Gegenstand zu interessanten Vergleichen.

Das nunmehrige Project (welches gegenüber dem ursprünglichen Depretis'schen Entwurf viel Aehnlichkeiten aber auch manche Verschiedenheit besitzt) hat, wie schon angedeutet, vor dem des Amtsvorgängers Baccarini den unleugbaren Vorzug, mit einem Male auf die Lösung sämmtlicher schwebender Fragen des Italienischen Eisenbahnwesens einzugehen: es regelt den Bau und Betrieb der neuen Linien gleichzeitig mit der Regelung des Betriebes der älteren, es sichert die genaueste Instandsetzung der letzteren und liefert unverzüglich der Regierung 117 Millionen Lire zu Neubauten, auf welche die Gesellschaften ihre Aufmerksamkeit verwenden können. Schliesslich bringt es dem Staatshaushalt einen allmälig zunehmenden Ertrag von mindestens 58 Millionen und gestattet der Regierung, mittelst der Gesellschaften und nach Massgabe des Fortschrittes der Bauten Anleihen von ca. 2 Milliarden (auf welchen Kostenbetrag die im Gesetz von 1879 angegebenen Linien beziffert wurden) nach und nach aufzunehmen.

Herr Coucheval-Clarigny fällt schliesslich über Genala's Project folgendes Urtheil:

„Die Vortheile für die Regierung sind unbestreitbar, aber den Gesellschaften dürfte der Minister den Gewinn der Gegenwart und die Aussichten der Zukunft doch etwas zu sparsam zugetheilt haben; nur die Aussicht auf reichlicheren Gewinn vermag grössere Capitalien zu einem derartigen Unternehmen heranzuziehen, allein eben diese Aussicht dürfte den zukünftigen Betriebsführern abgeschnitten sein, bei der Vorsorge, mit welcher die Regierung sich den Löwenantheil sichert. Gewiss wird der Verkehr sich entwickeln, worüber die sorgfältig geführten statistischen Tabellen Italiens keinen Zweifel lassen, und diese Entwickelung erstreckt sich auf die alten wie auf die neuen Linien; da jedoch der grösste Theil dieser neuen Strecken nur Abkürzungen für die alten bildet, so kann der Verkehr sich wohl verschieben, aber doch nicht in dem erwarteten Umfange vergrössern."

„Das Project Genala wird einerseits von den Anhängern des Staatsbetriebes und andererseits von den Dissidenten der Linken in der Kammer angegriffen und bekämpft werden, welche Letzteren beanspruchen, dass der Staat sich nicht auf die Verpachtung der Bahnen beschränken, sondern dieselben verkaufen solle (dabei aber anzugeben vergessen, woher die Käufer und die erforderlichen Milliarden kommen sollen). Trotz des wahrscheinlichen Zusammengehens dieser beiden Parteien darf man die Annahme des Projectes Seitens der Kammer im Interesse der Staatsfinanzen als gesichert ansehen. Wie schon erwähnt, dürfte schon allein die Instandsetzung der alten Linien gegenwärtig etwa 133 000 000 L. erfordern und die nöthige Anleihe hierfür wie für die Neubauten müsste den augenblicklich sich hebenden Credit Italiens vollständig und für lange Zeit untergraben. Doch hat auch das erwähnte Project seine nicht unbedenklichen Schwierigkeiten: werden sich denn auch bei so mageren Bedingungen Actionäre und Capitalien finden?" (Die Verträge mit den betreffenden Gesellschaften sind ja bereits fest abgeschlossen. Die Red.)

In Vorstehendem haben wir die hauptsächlichsten Ausführungen des Herrn Coucheval-Clarigny wiedergegeben, ohne uns auf eine Widerlegung einzelner Nebenpunkte einzulassen. Es ist trotz der Stossseufzer Italienischer Finanzmänner und Capitalisten, die der Verfasser sich zu eigen gemacht hat, anzunehmen, dass die geplante Neu-Organisation der Italienischen Eisenbahnen binnen Kurzem ins Leben treten wird; die weiteren Einwirkungen derselben auf den Verkehr zu verfolgen, wird für die Länder, in denen die Zeitströmung gerade den entgegengesetzten Grundzug der Staatsbahn-Idee durchführt und günstigen Erfolg erwarten lässt, von um so höherem Interesse sein.

(Fortsetzung folgt.)

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands,

bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Band III. 1882/83.

(Schluss.)

Tabelle 29.

Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter.

A. Betriebs-Verwaltung.

a) Anzahl der Beamten und Arbeiter im Jahresdurchschnitt überhaupt 258 463 (246 741) Personen, auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 7,40 (7,20) Personen, auf 1 Bahnhof 54,53 (53,62) Personen.

b) Besoldungen und andere persönliche Ausgaben im Ganzen 275 587 854 (262 424 575) ℳ, auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 78,92 (76,58) ℳ, auf 1 Bahnhof 58 147 (57 024) ℳ, auf 100 000 Nutzkilometer 120 504 (122 138) ℳ, auf 100 000 Wagenachskilometer 3 019 (3 044) ℳ, auf 100 000 ℳ Bruttoeinnahme 28 449 (28 447) ℳ

B. Werkstätten-Verwaltung.

a) Anzahl der etatsmässigen und der diätarischen Beamten, sowie der Arbeiter insgesammt 45 298 (44 014) Personen, auf 1 km 1,32 (1,30) Personen.

b) Besoldungen und andere persönliche Ausgaben überhaupt 43 108 511 (41 174 467) ℳ, auf 1 km 1 252 (1 216) ℳ

Tabelle 30.

Hülfscassen für Beamte und Arbeiter.

I. Pensions- und Unterstützungscassen 72 (69), deren Vermögensbestand am Ende des Betriebsjahres 79 689 180 (79 422 423) Mark, Mitgliederzahl 108 448 (109 019) Personen, Zahl der im Genusse von Pensionen befindlichen Personen: a) Beamte und Arbeiter 10 147 (9 248), b) Wittwen 14 911 (10 991), c) Kinder 11 671 (11 035).

II. Kranken- und Sterbecassen: 121 (129), Vermögensbestand am Ende des Betriebsjahres 5 605 565 (5 211 477) ℳ, Zahl der Mitglieder 139 992 (136 939), Zahl der Empfänger 33 249 (31 961) Personen.

III. Vereinigte Pensions-, Unterstützungs-, Kranken- und Sterbecassen 21 (19). Vermögensbestand am Ende des Betriebsjahres 4 361 775 (3 951 434) ℳ, Anzahl der Mitglieder 44 791 (43 045) Personen, Anzahl der im Genusse von Pensionen befindlichen Personen 1 153 (989), Anzahl der Empfänger von Kranken- und Sterbegeldern 19 192 (19 599) Personen.

Tabelle 31.

Unfälle beim Eisenbahnbetriebe excl. bei den Werkstätten.

A. Zugentgleisungen insgesammt 445 (388) und zwar zufolge a) von Schienenunterbrechungen und Hindernissen auf der Bahn 12 (12), b) von ungenauen oder falschen Weichenstellungen 143 (145), c) dergl. sonstiger beweglicher Vorrichtungen 20 (10), d) unrichtiger Handhabung des Zugdienstes 20 (17), e) von Mängeln am Oberbau 24 (25), f) von Mängeln an Fahrzeugen, nämlich α) Achsbrüche 15 (16), β) Radreifenbrüche 33 (30), γ) sonstige Mängel 62 (52), g) von sonstigen Ursachen 106 (81).

Folgen der Entgleisungen: a) Getödtet oder innerhalb 24 Stunden verstorben 59 (4) Personen, b) verletzt 298 (47) Personen, c) beschädigte Eisenbahnfahrzeuge: erheblich 311 (156), unerheblich 596 (465) Stück.

B. Zusammenstösse: in Summa 346 (410) und zwar zufolge: a) von falschen Dispositionen des Stationspersonals 31 (36), b) von falscher Weichenstellung 82 (81), c) von mangelhafter Signalisirung oder Nichtbeachtung der Signale 36 (49), d) von zu schnellem Einfahren in die Bahnhöfe 13 (11), e) von unvorsichtigem Rangiren 111 (123), f) von unzeitiger Bewegung stehender Fahrzeuge 34 (66), g) von Zugtrennungen 10 (13) und h) von sonstigen Ursachen 29 (31).

Folgen der Zusammenstösse: a) getödtet oder innerhalb 24 Stunden verstorben 14 (10) Personen, b) verletzt 202 (155) Personen, c) beschädigte Eisenbahnfahrzeuge: erheblich 465 (567), unerheblich 920 (1 460) Stück.

C. Sonstige Unfälle: Zusammen 2 524 (2 548) und zwar a) durch Ueberfahren von Fuhrwerken 62 (60), b) durch Feuer im Zuge 9 (9), c) durch andere Ereignisse, sofern Personen getödtet oder verletzt sind 2 453 (2 479).

Folgen der sonstigen Unfälle: a) getödtet oder innerhalb 24 Stunden verstorben 483 (456) Personen, b) verletzt 1 884 (1 927) Personen, c) beschädigte Eisenbahnfahrzeuge: erheblich 5 (20), unerheblich 50 (30) Stück.

D. Unfälle im Ganzen: a) auf freier Strecke 822 (843), in Stationen 2 493 (2 503).

Durch die sämmtlichen Unfälle sind verunglückt:

I. Reisende. 1. unverschuldet: a) getödtet 61 (1), b) verletzt 336 (52), 2. in Folge eigener Unvorsichtigkeit: a) getödtet 17 (17), b) verletzt 40 (38).

Danach kommen:

A. Auf 1 000 000 beförderte Reisende: a) getödtet oder innerhalb 24 Stunden verstorben 0,32 (0,08) Fälle, b) verletzt 1,55 (0,40) Fälle.

B. Auf 1 000 000 durchfahrene Personenkilometer: a) getödtet 0,01 (0,00) Fälle, b) verletzt 0,05 (0,01) Fälle.

C. Auf 1 000 000 Achskilometer der Personenwagen: a) getödtet 0,05 (0,01) Fälle, verletzt 0,24 (0,06) Fälle.

II. Bahnbeamte und Arbeiter im Dienst. 1. beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe zusammen: a) getödtet etc. 272 (223) Personen, b) verletzt 1 292 (1 282) Personen; 2. bei Nebenbeschäftigungen: a) getödtet 16 (9) Personen, b) verletzt 523 (580) Personen.

III. Post-, Steuer- etc. Beamte. a) unverschuldet: getödtet 0 (1) Personen, verletzt 6 (16) Personen, b) infolge eigener Unvorsichtigkeit: getödtet 3 (8) Personen, verletzt 5 (9) Personen.

IV. Fremde Personen. a) unverschuldet: getödtet 9 (11), verletzt 11 (23), b) durch eigene Unvorsichtigkeit: getödtet 178 (190), verletzt 160 (129), c) durch Selbstmordversuche: a) getödtet 144 (171), b) verletzt 14 (14). Im Ganzen, ausschliesslich der Selbstmörder, sind getödtet 556 (470), verletzt 2 383 (2 129) Personen.

Danach kommen auf 1 000 000 durchfahrene Zugkilometer 13,52 (12,68), auf 1 000 000 Wagenachskilometer 0,32 (0,30), auf 10 000 Züge 7,48 (7,06) Fälle.

Ergebniss der Untersuchungen bezüglich der Schuldfrage:

A. Gerichtliche Untersuchung überhaupt: 1 041 (1 060) Fälle. I. Davon sind erledigt: a) durch Einstellung der Untersuchung 755 (752), b) durch rechtskräftiges Erkenntniss 154 (146) Fälle. Es sind freigesprochen 75 (67) und verurtheilt 129 (134) Personen. II. Noch nicht erledigt 131 (162) Fälle.

B. Disciplinar-Untersuchungen. Zur Verfolgung sind gelangt überhaupt 883 (884) Fälle. I. Davon sind erledigt: a) durch Einstellung der Untersuchung 468 (418) Fälle, b) durch Disciplinarerkenntniss überhaupt 315 (414) Fälle. Es sind freigesprochen 16 (20), verurtheilt zu Geldstrafen 392 (496), zu Freiheitsstrafen 2 (10), verwarnt 78 (81), degradirt 10 (13), zur Strafe versetzt 6 (12), entlassen 23 (62) Personen. II. Noch nicht erledigt 49 (52) Fälle.

Tabelle 32.

Nachweisung der in Folge von Verunglückungen geleisteten Zahlungen.

A. Infolge von Verunglückungen beim Eisenbahnbetriebe (§ 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871) sind I. Aus dem Betriebs- oder Reservefonds gezahlt: a) einmalige Abfindungen 513 922 (351 220) ℳ, b) fortlaufende Zahlungen 2 255 200 (1 981 819) ℳ. II. Aus Pensionsfonds: a) aus dem allgemeinen Staats-Pensionsfonds 28 950 (21 949) ℳ, b) aus Eisenbahnpensions- oder Hülfscassen 314 335 (294 766) ℳ.

B. Infolge von Verunglückungen beim Werkstattsbetriebe sind gezahlt: I. Aus dem Betriebs- oder dem Reservefonds insgesammt 39 619 (48 516) ℳ. II. Aus Pensionsfonds 5 451 (5 517) ℳ.

Tabelle 33.

Verzeichniss der schmalspurigen Eisenbahnen mit Angabe ihrer charakteristischen Merkmale.

1. Die Gesammtlänge der schmalspurigen Eisenbahnen beträgt 235,29 (199,32) km;
2. die Spurweite derselben 0,750 (0,750) bis 1 000 (1 000) m;
3. die stärkste Neigung auf freier Strecke 1 : 25 (1 : 25);
4. der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke 19 (19) m;
5. Bildung des Unterbaues durch besondere Bahnkörper 168,53 (133,35) km, auf öffentlichen Strassen 66,76 (65,97) km;
6. Planumsbreite des Unterbaues 2 (2) bis 3,4 (3,0) m;
7. Wegeübergänge im Bahnniveau: a) bewachte 32 (32), b) unbewachte 611 (400) Stück, Stationen 43 (27);
8. Länge der sämmtlichen Gleise 276,02 (234,02) km;
9. Durchschnittliches Gewicht der Schienen auf 1 km Gleis: a) Stuhlschienen 23,90 (23,90) bis 23,90 (23,90) t, b) breitbasige Schienen α) auf Querschwellen 25,20 (25,20) bis 65,54 (65,54) t, β) auf Langschwellen 0 (0) t, γ) direct auf der Unterbettung 43,00 (43,00) bis 78,00 (78,00) t;
10. der grösste zulässige Raddruck beträgt 3 500 (3 500) kg;
11. die grösste gestattete Fahrgeschwindigkeit 30,00 (30,30) Kilometer pro Stunde.

Tabelle 34.

Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der schmalspurigen Bahnen.

A. Länge der Bahnen am Ende des Betriebsjahres: 1. überhaupt 235,29 (199,32) km, 2. für den Personenverkehr 116,82 (92,54) km, 3. für den Güterverkehr 235,29 (199,32) km. Die Länge für den Jahresdurchschnitt beträgt überhaupt 206,94 (194,04) km.

B. Bestand der Betriebsmittel am Ende des Betriebsjahres: 1. Locomotiven 46 (40), 2. Personenwagen 40 (21), 3. Gepäckwagen 7 (7), 4. Güterwagen 2 750 (2 626) (mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 5 t).

C. Leistungen der Betriebsmittel: 1. Locomotiv-Nutzkilometer 617 951 (535 175), 2. Wagenachskilometer im Ganzen 19 097 989 (16 485 109).

D. 1. Befördert sind: a) Personen 392 695 (243 131), b) Güter 2 134 623 (1 946 343) t. 2. Geleistet sind: a) Personenkilometer 3 507 070 (1 982 922), b) Tonnenkilometer der Güter 24 387 527 (21 597 283).

E. Das Anlagecapital beträgt: 1. Concessionirt im Ganzen 11 057 999 (11 058 000) ℳ. 2. Verwendet: überhaupt 14 202 772 (12 787 819) ℳ oder auf 1 km Bahnlänge 60 363 (66 320) ℳ.

F. Betriebseinnahmen: 1. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr 128 187 (88 795) ℳ oder auf 1 km der durchschnittlichen Bahnlänge für den Personenverkehr 1 327 (1 016) ℳ. 2. Aus dem Güterverkehr überhaupt 923 384 (797 640) ℳ oder auf 1 km der durchschnittlichen Bahnlänge für den Güterverkehr 4 462 (4 111) ℳ. 3. Aus sonstigen Quellen 101 714 (104 263) ℳ oder pro Kilometer 492 (537) ℳ. 4. Im Ganzen 1 153 285 (990 698) ℳ, auf 1 km 5 573 (5 106) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 1 866 (1 851) ℳ, auf 1 000 Wagenachskm aller Art 60 (60) ℳ.

G. Betriebsausgaben: Getrennt nach verschiedenen Verwaltungszweigen 539 978 (444 043) ℳ, in Procenten der Betriebseinnahmen 46,82 (44,82) pCt., auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 2 609 (2 289) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 874 (830) Mark, auf 1 000 Wagenachskm aller Art 28 (27) ℳ.

H. Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 613 307 (546 655) ℳ, auf 1 km 2 964 (2 817) ℳ, in Procenten: a) der Bruttoeinnahmen 53,18 (55,18) pCt., b) des verwendeten Anlagecapitals 4,32 (4,25) pCt.

J. An Dividende sind gezahlt: Für die Prioritäts-Stammactien 5 (5) pCt.

K. Bestand des Erneuerungsfonds am Ende des Betriebsjahres 580 192 (535 777) ℳ, des Reservefonds 3 054 (2 369) ℳ.

L. Beamte und Arbeiter insgesammt 366,37 (304,94) Personen. Persönliche Ausgaben derselben 263 774 (235 401) ℳ.

M. Unfälle: 1. Entgleisungen 3 (2). 2. Zusammenstösse 0 (0). 3. Sonstige Unfälle im Ganzen 13 (9).

N. Dabei sind verunglückt: a) Reisende 0 (0), b) Bahnbeamte 2 (6), c) Bahnarbeiter 1 (1), d) fremde Personen (ausschliesslich Selbstmörder 10 (0).

Tabelle 35.

Mittheilungen über die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlussbahnen.

A. Anzahl der anschliessenden Bahnen: a) Montanbahnen 660 (588), b) Industriebahnen 1 523 (1 385), c) land- und forstwirthschaftliche Bahnen 50 (44), d) sonstige Bahnen 301 (306), e) im Ganzen 2 534 (2 323).

B. Ort des Anschlusses: 1. Auf freier Strecke schliessen an 668 (556), 2. auf Bahnhöfen 1 866 (1 763).

C. Gesammtlänge der Anschlussbahnen 1 680,77 (1 579,80) Kilometer, der Gleise 2 531,74 (2 335,42) km.

D. Darstellung der Eigenthums- und Betriebsverhältnisse der Anschlussbahnen.

E. Anlagekosten: 1. Der mit Dampfkraft betriebenen Bahnen von 877,92 (727,31) km = 73 291 749 (57 483 349) ℳ, berechnet pro Kilometer Bahnlänge auf 83 483 (79 036) ℳ. 2. Der mit Pferdekraft betriebenen Bahnen von 387,78 (349,05) km = 12 303 136 (9 758 666) ℳ, berechnet pro Kilometer Bahnlänge auf 31 730 (27 958) ℳ.

Die procentualen Personengeld-Abrechnungen und die Statistik.

Nachdem zur Vereinfachung des Abrechnungswesens für den Güterverkehr die procentualen Abrechnungen eingeführt worden, ist auch in Betreff des Personenverkehrs für die am Verkehre mit den Preussischen Staatsbahnen betheiligten Verwaltungen eine gleiche Einrichtung getroffen.

Die grossen Vortheile, welche auch hier durch das procentuale Abrechnungsverfahren erzielt werden, lassen es räthlich erscheinen, dasselbe nicht wieder aufzugeben, obgleich die Bearbeitung der Statistik über den Personenverkehr, speciell der Tabelle 22 der vom Reichs-Eisenbahnamte jährlich herausgegebenen „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen

Deutschlands“ **in der bisherigen Form** zu Resultaten führt, die keinen Anspruch auf Zuverlässigkeit erheben können.

Aber ebenso, wie die Tabelle 23 der Reichs-Eisenbahnstatistik (Güterverkehrs-Statistik) mit einigen unwesentlichen Abänderungen auf Grund der procentualen Abrechnungen sich richtig aufstellen lässt, kann auch die Tabelle 22 in etwas veränderter Form so bearbeitet werden, dass sie nur genaue und zuverlässige Daten aufweist.

In den 127 Spalten der Tabelle werden ersichtlich gemacht:

I. Spalte 3—13 Einnahmen aus dem gesammten Personenverkehre.

II. Spalte 14—53 Personenverkehr einschliesslich der Fahrten auf Rückfahrt-, Rundreise- und Abonnementsbillets; ausschliesslich Militär (classenweise getrennt).

1. Spalte 14—19, 24—29, 34—39, 44—49 Personenbeförderung:
   a) Anzahl der beförderten Personen,
   b) Anzahl der Personenkilometer,
   c) durchschnittliche Beförderung jeder Person in Kilometern,
   d) Anzahl der Platzkilometer.
2. Spalte 20—23, 30—33, 40—43, 50—53 Einnahmen:
   a) überhaupt,
   b) in Procenten der Einnahme aus der Personenbeförderung,
   c) auf 1 Person,
   d) auf 1 Personenkilometer.

III. Spalte 54—62 Militärbeförderung.

1. Spalte 54—58 Beförderung von Personen:
   a) Anzahl der Personen (54, 55),
   b) Anzahl der Personenkilometer (56, 57),
   c) durchschnittliche Beförderung jeder Person in Kilometern (58).
2. Spalte 59—62 Einnahmen:
   a) überhaupt,
   b) in Procenten der Einnahme aus der Personenbeförderung,
   c) auf 1 Person,
   d) auf 1 Personenkilometer.

IV. Spalte 63—84 Personenverkehr einschliesslich Militär, nach Zuggattungen getrennt.

1. Spalte 63—65 Anzahl der Personen:
   a) in Schnellzügen,
   b) in Personen- und gemischten Zügen,
   c) im Ganzen.
2. Spalte 66—72 Anzahl der Personenkilometer:
   a) α) in Schnellzügen,
      β) durchschnittliche Beförderung jeder Person in Kilometern;
   b) α) in Personen- und gemischten Zügen,
      β) durchschnittliche Beförderung jeder Person in Kilometern;
   c) α) im Ganzen,
      β) auf 1 Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr,
      γ) durchschnittliche Beförderung jeder Person in Kilometern.
3. Spalte 73 Anzahl der Platzkilometer.
4. Spalte 74—84 Einnahmen aus der Personenbeförderung:
   a) Spalte 74—76 in Schnellzügen.
      α) überhaupt,
      β) auf 1 Person,
      γ) auf 1 Personenkilometer.
   b) Spalte 77—79 in Personen- und gemischten Zügen.
      α) überhaupt,
      β) auf 1 Person,
      γ) auf 1 Personenkilometer.
   c) Spalte 80—84 Einnahmen in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen.
      α) im Ganzen,
      β) auf 1 Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr,
      γ) auf 1 Person,
      δ) auf 1 Personenkilometer,
      ε) auf 1 Personenwagenachse.

V. Spalte 85—111 Beförderung von Personen auf Rückfahrt-, Rundreise- und Abonnementsbillets.

1. Spalte 85—93 Rückfahrtbillets:
   a) Spalte 85 und 86 Anzahl der Personen.
      α) überhaupt,
      β) in Procenten aller Personen.
   b) Spalte 87 und 88 Anzahl der Personenkilometer.
      α) überhaupt,
      β) in Procenten aller Personenkilometer.
   c) Spalte 89 durchschnittliche Beförderung jeder Person in Kilometern.
   d) Spalte 90—93 Einnahmen.
      α) überhaupt,
      β) in Procenten der Einnahme aus der Personenbeförderung,
      γ) auf 1 Person,
      δ) auf 1 Personenkilometer.
2. Spalte 94—102 Rundreisebillets:
   Unterpositionen wie bei V. 1.
3. Spalte 103—111 Abonnementsbillets:
   Unterpositionen ebenfalls wie bei V. 1.

VI. Spalte 112—114 durchschnittliche Besetzung einer jeden Personenwagenachse mit Personen.

VII. Spalte 115—117 durchschnittliche Einnahme pro 1 000 Personenwagen-Achskilometer.

VIII. Spalte 118—122 Ausnutzung der vorhandenen Plätze mit Procenten.

IX. Spalte 123—127 Beförderung von Reisegepäck und Hunden.

Auf Grund des zu Gebote stehenden Rechnungsmaterials können von jeder Bahnverwaltung die Spalten 3—13, sowie sämmtliche folgenden Spalten, welche sich nicht auf die Einnahmen beziehen, ohne Schwierigkeit richtig ausgefüllt werden. Betreffs der Einnahmen weisen die procentualen Abrechnungen aber nur nach die Gesammtsummen für Beförderung von

1. Reisenden,
2. Militär,
3. Gepäck und
4. Hunden.

Die Vertheilung der Einnahmen ad 1 auf die einzelnen Wagenclassen und Zuggattungen (Spalten 20—23, 30—33, 40—43, 50—53, 74—79), ferner die Ermittelung der auf Rückfahrt-, Rundreise- und Abonnementsbillets (Spalten 90—93, 99—102, 108—111) entfallenden Einnahmetheile ist nur dadurch zu bewerkstelligen, dass mit Anwendung des gleichen Verfahrens, wie bei Bearbeitung der Güterstatistik (vergl. No. 81 dieser Zeitung: „Die procentualen Güter-Abrechnungen und die Statistik“), in jedem Verkehre die Einheitssätze pro Personenkilometer jeder Wagenclasse, Zuggattung etc. mit den entsprechenden ermittelten Personenkilometern multiplicirt werden, um zunächst so die ideelle Einnahme festzustellen. Die Differenz zwischen dieser letzteren und der aus den procentualen Abrechnungen resultirenden Einnahme wird dann nach dem durch die vorher ausgeführten Multiplicationen gefundenen Verhältniss den ideellen Einnahmen der einzelnen Classen etc. ab- resp. zugesetzt.

Wie schon oben angedeutet, ist das Resultat ein durchaus unzuverlässiges und darum statistisch werthloses, ebenso wie bei der in gleichem Sinne bearbeiteten Güterstatistik. Will man aber auf die Vortheile der procentualen Abrechnungen nicht verzichten und eine richtige Statistik des Personenverkehrs erzielen, dann erübrigt nur, diese Statistik unter Zugrundelegung der procentualen Abrechnungen rationell zu reformiren.

Eine Reinigung der Tabelle 22 von allen ungenauen und fehlerhaften Angaben lässt sich aber zum grossen Vortheil der Statistik mit Leichtigkeit ausführen durch Beseitigung der Spalten 20—23, 30—35, 40—43, 50—53, 74—79, 90—93, 99—102, 108—111. Hinter der **bisherigen** Spalte 53 würden dann als Ergänzung folgende vier Spalten event. einzuschalten sein:

Einnahmen aus der Personenbeförderung, ausschliesslich Militär:

überhaupt M.	in Procenten der Einnahme aus dem Personenverkehre pCt. (2. Dec.)	auf 1 Person M. (2. Dec.)	auf 1 Personenkilometer ₰ (2. Dec.)

Durch eine derartige Modification der Tabelle 22 würde eine bedeutende Ersparniss an Zeit und Arbeitskraft zu erzielen sein, welche jetzt auf Berechnungen verwandt werden, deren Resultate doch der Wirklichkeit nie entsprechen können; andererseits würde die so modificirte Tabelle allen Anforderungen gerecht werden, welche an eine zuverlässige Statistik des Personenverkehrs gestellt werden müssen. G. R.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien:

1. Die der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen unterstellte, am 5. v. Mts. für den allgemeinen Verkehr eröffnete, 42,7 km lange Vicinalbahn Debreczen-Hajdu-Nánás.

2. Die von dem Administrationsrathe der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen, im Eigenthume der Geldern-Overysselschen Localeisenbahn-Gesellschaft in Winterswyk befindlichen, am 15. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Secundärbahnen Winterswyk-Neede (21,010 km) und Ruurlo-Hengeloo (35,994 km).

3. Die der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterstellte, am 1. d. Mts. für den Wagenladungsverkehr eröffnete 1,9 km lange Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Lauterburg und dem Rheinhafen daselbst.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 6053 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Zeitraum vom

1. Juli bis 31. October cr. bezogenen Drucksachen des Vereins (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 6054 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den von der diesjährigen Technikerversammlung festgestellten Referaten über die Beantwortungen technischer Fragen (abgesandt an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche Exemplare der Referate bestellt haben, am 8.—11. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Dreijährige Reclamationsfrist für zu gering oder zu hoch berechnete Forderungen.

Ein principielles Bedenken gegen eine solche Festsetzung resp. Abänderung des § 53, al. 2 des Betriebsreglements besteht in Oesterreich nicht, zumal in dem vor 1872 gültigen Betriebsreglement eine nur einjährige Verjährungsfrist bestimmt war. Vom Standpunkte des Ungarischen Rechtes hingegen erscheint die fragliche Einschränkung der Verjährungsfrist im Wege einer Modification des Betriebsreglements nicht ausführbar, da solche Ergänzungen und Modificationen desselben, welche durch das Gesetz geregelte privatrechtliche Verhältnisse berühren, umsomehr eine legislative Bestätigung erheischen, als im fraglichen Falle die Judicatur bezüglich der erwähnten Verjährungsfrist sich in Ungarn bereits zu Gunsten der 32jährigen Verjährung entschieden hat und zum Aufgeben dieses Standpunktes nur im Wege der Gesetzgebung verhalten werden kann.

In Oesterreich bestehen Präjudicien zu Gunsten der 3jährigen Verjährungsfrist; dagegen soll die Königlich Ungarische Regierung die 3jährige Verjährungsfrist für die besprochenen Forderungen in einem Gesetzentwurfe über die Verjährung der Zinsen und verwandten kleinen Forderungen einzubeziehen und diesen Gesetzesvorschlag bereits in der gegenwärtigen Session einzubringen gedenken. Bis derselbe die legislative Sanction erlangt, kann daher die erwähnte Aenderung im Betriebsreglement nicht stattfinden.

Locomotiveisenbahn Budweis-Salnau.

Das „Reichsgesetzblatt" vom 6. d. M. veröffentlicht die der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft in Prag ertheilte Concessionsurkunde zum Bau und Betriebe der projectirten Localbahn von einem Punkte der Linz-Budweiser Linie der Kaiserin Elisabethbahn nächst Poric über Krumau nach Salnau. Die zu erbauende eingleisige ca. 72,5 km lange Bahn zweigt aus der Linz-Budweiser Linie nächst dem Orte Poric ab, überschreitet unterhalb des genannten Ortes den Moldaufluss und übersteigt durch Payreschau über Cenabuden führend die Höhe nächst Krems. Von hier aus zieht die Trace an den linksseitigen Abhängen des Plandker Waldes über Goldenkron nach Krumau und weiterhin im Horitzbachthale nach Horitz, dann über Stein und Schwarzbach zur abermaligen Uebersetzung der Moldau nächst Schwarzbach, um am rechtsseitigen Ufer des genannten Flusses nach Salnau zu gelangen, woselbst die Bahn endet. Die Staatsverwaltung betheiligt sich bei diesem Bahnbau mit einem Hypothekardarlehen von 1 200 000 fl.

Regierungsverhandlungen, betr. die Oesterreichisch - Ungarische Staatsbahn.

Die von dieser Bahn geplante Emission 3 pCt. Goldprioritäten im Nominalbetrage von 82 000 000 Frcs. haben nach einer Mittheilung der „N. Fr. Pr." Veranlassung zu einem Schriftenwechsel zwischen den beiderseitigen Regierungen gegeben. Der Stand der Angelegenheit ist folgender: Die Ungarische Regierung hat der Oesterreichischen Staatsbahn für die Waagthalbahn eine Zinsengarantie von 1 920 000 fl. in Silber zugesprochen, und zwar auf Grund des Kaufschilings der Waagthalbahn, ferner der Erbauung der Linien Trentschin-Sillein und Csacza-Zwardon; dagegen sind in dieser Garantie nicht mit inbegriffen die Linie Galantha-Szered, der Bau des zweiten Gleises als Folge des mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abgeschlossenen Péagevertrages für die Linie Csacza und endlich nicht die Kosten der Reconstructionsarbeiten auf der Waagthalbahn. Nun stellte die Regierung der Gesellschaft die Einbringung eines Gesetzentwurfes, betreffend den Bau der Verbindungscurve bei der Kopfstation Tyrnau, in Aussicht; durch dieses Gesetz soll unter Einem die schwebende Garantiefrage auch bezüglich der hier angeführten Theile der Waagthalbahn gelöst werden. Inzwischen hat die Gesellschaft bei beiden Regierungen um die Genehmigung angesucht, auf Grund der bereits gewährten Zinsengarantie diese 3 pCt. Prioritäten emittiren zu können, ohne Rücksicht darauf, dass die Gesellschaft noch eine weitere Erhöhung der Garantie zu gewärtigen habe. Die Ungarische Regierung genehmigte das Ansuchen ohne Widerrede, während das Oesterreichische Finanzministerium verschiedene Schwierigkeiten machte, unter welchen die wichtigste sich auf die Valutadifferenz bezieht, dass nämlich die Garantie in Silber geleistet wird, die Prioritäten aber in Gold zahlbar sein sollen. In diesem Sinne gelangte vor Kurzem ein Rescript der Oesterreichischen Regierung hierher, das vom Ungarischen Finanzministerium dahin beantwortet wurde: diese Differenz könne im vorliegenden Falle als kein Hinderniss gelten, zumal in allen früheren Fällen, beispielsweise bei der Arad-Temesvarer Eisenbahn, ebenso vorgegangen wurde; insbesondere sei die Frage irrelevant bei einer Gesellschaft, die weit entfernt von der factischen Inanspruchnahme der Garantie sei und deren Actionäre in allen ähnlichen Fällen die Valutadifferenz bereitwillig getragen hätten. Aus diesen Gründen könne das Ungarische Ministerium die Bedenken der jenseitigen Regierung nicht theilen.

Herbstsession des Staats-Eisenbahnrathes.

Unter dem Vorsitze des Handelsministers hielt der neuconstituirte Staats-Eisenbahnrath am 5. und 7. d. Mts. seine Sitzungen ab, zu welcher sämmtliche Mitglieder erschienen waren. In der ersten Sitzung wurden die Mittheilungen der Generaldirection der Staatsbahnen über Erledigung der Beschlüsse des Staats-Eisenbahnrathes und über die wichtigsten Vorkommnisse in der Zwischenzeit, sowie der Antrag auf Ausdehnung des Personentarifes auf die neu hinzugekommenen Staatsbahnlinien, weiter die Vorlage der Haupt-Grundzüge für die Sommer-Fahrordnung 1885, endlich die Einführung des neuen Gütertarifes auf einigen Linien der östlichen und nordöstlichen Staatsbahnen den diesbezüglichen Comités zur Berathung und Berichterstattung überwiesen. Desgleichen wurden diesen Comités folgende Anträge überwiesen und zwar: auf Verbesserung der Fahrordnung auf der Dalmatiner Staatsbahn, auf Einbeziehung der Station Feldkirch in den Ausnahmetarif XXIX und tarifarische Gleichstellung mit den Stationen Bregenz, Buchs und Lindau, auf Einführung directer, den Ungarischen analoger Frachtsätze via Arlberg, wegen baldigen Ausbaues der Linie Neuberg-Schrambach-Mariazell, endlich auf tarifarische Gleichstellung mehrerer Stationen der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn mit Kommotau. Schliesslich wird die Einsetzung von drei Comités beschlossen, und zwar für Fahrordnung und Personentarif, für commercielle Angelegenheiten und für Angelegenheiten allgemeiner Natur, Geschäftsordnung etc. In der Schlusssitzung wurden die erwähnten Mittheilungen der Generaldirection genehmigend zur Kenntniss genommen und die im Comité für allgemeine Angelegenheiten berathene Geschäftsordnung mit einzelnen unwesentlichen Aenderungen angenommen, ebenso der auf den Ausbau der Linien Mürzzuschlag-Neuberg und St. Pölten - Schrambach bezügliche Antrag. Die Anträge wegen schnellerer und billigerer Beförderung von Traubensendungen auf der Südbahnstrecke Ala-Brixen wurden dem Handelsministerium zur thunlichsten Förderung und Einflussnahme auf die massgebenden Bahnverwaltungen übergeben. Der Antrag eines Mitgliedes, die Regierung sei zur Fortsetzung der Verstaatlichungsaction aufzufordern, wurde dem Comité zur Berichterstattung in der nächsten Session des Staats-Eisenbahnrathes zugewiesen, desgleichen ein Antrag wegen Ausbaues der Bahnverbindungen in Schlesien und Mähren. Es ist noch die Interpellation zu erwähnen, betreffend die Beschwerden der Maschinenfabrikanten wegen Mangels an Bestellungen von Fahrbetriebsmitteln. Baron Pino erwiderte, dass in dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1885 ein Betrag von circa 1⅓ Millionen Gulden für Fahrbetriebsmittel eingestellt sein werde. Dem Vernehmen nach sollen 300 Locomotiven, 1 100 Personenwagen und 3 000 Lastwagen im nächsten Jahre zur Bestellung gelangen. Die Generaldirection hatte eine Reihe von Anträgen, betreffend die Begünstigung von industriellen Etablissements, welche an den Linien der Staatsbahnen liegen, eingebracht, und zwar die folgenden: „1. Wären bei Anlage von neuen Etablissements oder bei Erweiterung von bereits bestehenden, soweit es sich im letzteren Falle um factische Neubauten handelt, für den Bezug der hierzu nöthigen Baumaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände bezüglich der Strecken der Staatsbahnen besonders ermässigte Frachtsätze bis zu den sogenannten Selbstkosten (Regiesätze) zu bewilligen. 2. Die Anlage von Verbindungsgleisen, welche das jeweilige Etablissement mit dem Schienenstrange der Staatsbahnstrecken verbinden und wodurch der Verkehr mit den Etablissements bei gleichzeitiger Verbilligung der Beförderungskosten erleichtert wird, wäre insofern zu begünstigen, als die Staatsbahnverwaltung, wenn dies von der Partei gewünscht wird, den Bau solcher Verbindungsstrecken gegen Vergütung der Selbstkosten und gegen günstige Amortisationsquoten übernimmt, auch sonst beim Zu- und Abschubsdienste — sofern derselbe bahnseitig besorgt wird — thunlichst liberale Bedingungen stellt. 3. Verlängerung der lagerzinsfreien Zeit bei der Frachten-Auf- und Abgabe für die von der Bahn entfernter gelegenen Etablissements, wo dieses der Lagerraum in den betreffenden Stationen nur immer zulässt und wo Räumlichkeiten in den Stationsanlagen selbst geschaffen werden können." Die Punkte 2 und 3 wurden vom Staats-Eisenbahnrathe nach längerer Discussion angenommen. Die Abstimmung über Punkt 1 wurde vertagt.

Fahrbetriebsmittel auf den Oesterreichischen und gemeinsamen Bahnen.

Aus Anlass der Klagen unserer Maschinenfabrikanten über den stetigen Rückgang der Bestellungen von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln hat das „Centralblatt für Eisenbahnen" eine Zusammenstellung über den Stand der Fahrbetriebsmittel auf den Oester-

reichischen und gemeinsamen Bahnen mit Ende des ersten Semesters laufenden Jahres veröffentlicht. Diese zeigt, dass die Oesterreichischen und gemeinsamen Bahnen (incl. der Ungarischen Antheile) besassen:

	Ende 1878	Ende 1883	30. Juni 1884
Locomotiven . . .	2 903	3 302	3 392
Tender	2 561	2 683	2 732
Personenwagen . . .	6 159	6 684	6 908
Lastwagen	67 665	78 930	80 172

Die durchschnittliche Betriebslänge der Oesterreichischen und gemeinsamen Bahnen hat sich im Quinquennium 1879—1884 um circa 7 pCt. (von rund 13 700 auf rund 14 700 km) gehoben, während die Zahl der Locomotiven und Tender eine Steigerung um 9,5, jene der Personenwagen eine solche um 8,5 und jene der Lastwagen gar um 16,6 pCt. erfahren hat. Im ersten Semester dieses Jahres hat sich die Zahl der Locomotiven und Tender um 2, jene der Personenwagen um 3,4, jene der Lastwagen allerdings nur um 1,6 pCt. vermehrt; doch sind ja gerade im Laufe der jüngsten Zeit Bestellungen erfolgt, so dass der Jahresschluss bezüglich der Vermehrung kein ungünstiges Resultat ergeben dürfte.

Beschlüsse des Triester Landtages.

Diese in einem früheren Berichte bereits angedeuteten Beschlüsse werden von der „N. Fr. P.“ wie folgt des Näheren ausgeführt: Der Triester Landtag verlangt, dass der Péage - Vertrag mit der Südbahn für die Strecke Laibach - Divacca nur provisorisch abgeschlossen werde, dass die Frage „der unabhängigen Verbindung der Rudolfbahn mit Triest auf gesetzlichem Wege geregelt und schleunig deren Bau in Angriff genommen werde, und dass die für den Bau einer Verbindungslinie zwischen der Rudolfbahn über die Tauern mit der Giselabahn nothwendigen Studien sobald als möglich zu Ende geführt werden. Für das Project einer Tauernbahn sind auch bereits im abgelaufenen Sommer Tracirungsarbeiten vorgenommen worden, und zwar durch die Südbahn auf Wunsch der Oesterreichischen Regierung. Nach diesem Projecte soll die Bahn in Lend oder St. Johann von der Giselabahn ausgehen und jenseits der Tauernkette in Kärnten in die Rudolfbahn einmünden. Das Project ist in Verbindung mit der Ausführung der Predilbahn gedacht, wodurch Triest die oben besprochene directe Verbindung mit den Oesterreichischen Staatsbahnen und mit Süddeutschland erhalten würde. Die Ausführung der beiden Projecte würde einen Kostenaufwand von circa 60 Millionen Gulden erfordern. Die Regierung dürfte sich aber kaum auf ein so kostspieliges Concurrenz-Project einlassen.

Die Wiener Stadtbahn und die elektrische Bahn.

Anknüpfend an die Notiz in No. 88, wonach der Antrag, betreff. das elektrische Stadtbahn-Project Siemens und Halske nach Ablehnung seitens des Magistrats dem Gemeinderath vorgelegt worden ist, theilen wir mit, dass die Firma Siemens und Halske an das Handelsministerium das Ersuchen gerichtet hat, die im Zuge befindlichen Verhandlungen über das von ihr vorgelegte Project einer elektrischen Stadtbahn vorläufig zu sistiren. Die Gründe für dieses Ansuchen werden sowohl in der Eingabe an das Handelsministerium als auch in einem an den Bürgermeister gerichteten Schreiben eingehend auseinandergesetzt und sind im Wesentlichsten folgende: Der Wiener Magistrat habe sich bei seiner vor Kurzem erfolgten Berathung über das elektrische Bahnproject von der Voraussetzung leiten lassen, dass durch die Ausführung desselben eine wesentliche Beeinflussung des als nothwendig erkannten Baues einer Stadtbahn erfolgen müsse. Die genannte Firma macht gegenüber dieser Anschauung geltend, dass für eine elektrische Eisenbahn ganz besondere Verkehrszonen aufgesucht werden müssen, als für eine Stadtbahn, welche gleichzeitig auch dem Transitverkehre zu dienen hat, spricht jedoch die Ueberzeugung aus, dass von den drei grossen Verkehrsunternehmungen: Stadtbahn, elektrische Bahn und Pferdebahn in Hinkunft ein einheitlich gegliedertes grosses Netz zu formiren ist, dessen einzelne Maschen allen Bedürfnissen des localen Verkehrs entsprechen. Da nun in der Stadtbahn - Angelegenheit eine Wendung eingetreten sei, welche das Zustandekommen einer Stadtbahn, wenngleich in veränderter Form, in allernächster Zeit gewärtigen lasse, so dürfte auch das Project einer elektrischen Bahn dementsprechende Modificirungen erfahren müssen.

Es verlautet übrigens, dass die Regierung selbst dem Reichstage eine Vorlage über den Bau einer Wiener Stadtbahn aus Staatsmitteln bei dem bevorstehenden Zusammentreten desselben machen wird.

Das Serbische Betriebsreglement.

Das im Königreiche Serbien giltige Betriebsreglement ist mit den Bestimmungen des in Oesterreich-Ungarn in Kraft stehenden Betriebsreglements identisch, und dem auch die Königlich Serbischen Staatsbahnen mit Vorbehalt der nachträglichen Genehmigung durch die Directoren-Conferenz, dem Oesterreichisch-Ungarischen Uebereinkommen rücksichtlich des Gütertransportes im Anschlussverkehre und des Reclamationsverfahrens beitreten.

Die Türkische Differenz bezüglich der Orientbahnen.

Die Blätter melden übereinstimmend, dass der Sultan dem Grossvezier den Auftrag ertheilt habe, von einer Sequestration der bestehenden Bahnen der Oesterreichischen Betriebsgesellschaft abzusehen und die Eisenbahnfrage neuerlich zu studiren, um eine Verständigung mit der Betriebsgesellschaft nach jeder Richtung herbeizuführen. Ueber jede weitere Entschliessung der Pforte solle vorher dem Sultan Bericht erstattet werden. Es scheint also, dass die Türkei sich der Nothwendigkeit nicht verschliesst, den vertragsmässigen Ausbau der Anschlusslinie endlich zu ermöglichen, und dass die Angelegenheit schliesslich einen Verlauf nehmen wird, welcher dem freundnachbarlichen Interesse der beiden Staaten entspricht. (Wir werden gelegentlich einen Rückblick auf diese Differenz werfen. Anm. des Ref.)

Neue Tarifermässigungen auf der Kaiser Ferdinands - Nordbahn.

Um den Export Mährischen und Böhmischen Getreides nach der Schweiz und Frankreich zu erleichtern, hat die Nordbahn eine erhebliche Ermässigung der betreffenden Frachtsätze eintreten lassen, so dass nun eine grosse Anzahl ihrer Stationen in den directen Oesterreichisch-Schweizerischen Getreideverkehr via Arlberg einbezogen werden kann. Auch den Bedürfnissen des Personenverkehres ist diese Gesellschaft neulich abermals und zwar durch Vermehrung der mit Tour- und Retourkarten benutzbaren Routen, Herabsetzung der Preise in der Relation Wien-Floridsdorf, sowie für Bahnhofseintrittskarten und dergl. entgegen gekommen.

Frachtbegünstigungen für Zuckertransporte.

Die Südbahn verständigte die Prager Handelskammer, dass die Verwaltungen der betheiligten Bahnen in Anbetracht der gedrückten Lage der Zuckerindustrie aus eigener Initiative sich veranlasst gesehen haben, die abgelaufene Begünstigung der Refactie-Gewährung auf Raffinadzucker-Transporte nach Triest und Fiume, vorbehaltlich des Widerrufes und unter Wahrung des transitorischen Charakters derselben, bis Ende Juli 1885 aufrecht zu erhalten.

Prioritäten-Conversion der Lemberg-Czernowitzer Bahn.

Das Resultat der am 3. und 4. November abgehaltenen Subscription auf die vierprocentigen Prioritäten der Lemberg-Czernowitzer Bahn ist nunmehr festgestellt. Mit Rücksicht auf das den Besitzern der alten fünfprocentigen Obligationen eingeräumte Vorrecht zum Umtausche musste eine theilweise Reduction der gegen Baarzahlung subscribirten Beträge vorgenommen werden. Es werden Zeichnungen bis zu 50 100 fl. Nominal, voll berücksichtigt, wogegen auf die Zeichnung von mehr als 50 100 fl. 75 pCt entfallen, jedoch nicht weniger als 50 100 fl. Im Sinne des § 5 der Subscriptions - Bedingungen sind die zugetheilten Stücke vom 1. December d. J. ab, spätestens aber bis 31. Januar 1885 zu übernehmen.

Das Recht auf Arbeit.

Hierüber hielt Schriftsteller Balduin Bricht einen interessanten Vortrag im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten. Nach einer Einleitung über das geflügelte Wort des Fürsten Bismarck beleuchtete er diesen volkswirthschaftlichen Begriff. Er suchte die Unhaltbarkeit dieses Rechtes, welches angeblich aus dem Preussischen Landrechte gefolgert wird, zu erweisen. Der Vortragende beleuchtete die Tendenz der socialistischen Bestrebungen, gedenkt der verschiedenen Lehren und ihrer Vertreter, insbesondere ihres Grossmeisters Lassalle, definirt den abstracten Begriff von Capital und Arbeit und deducirt daraus, dass ein gesetzliches Recht auf Arbeit nicht existire. Die Unterstützung Bedürftiger und Mittelloser bleibe eine Pflicht der Wohlhabenden, dagegen fördere ein angebliches Recht auf Arbeit den Müssiggang und behindere die geregelte Wechselwirkung von Angebot und Nachfrage. Jeder Versuch, dem Arbeiter durch zwangsweise Bestellung von Verrichtungen zu helfen, etwa ähnlich der Errichtung von Nationalwerkstätten z. Z. sei schädlich, habe voraussichtlich einen Misserfolg, bilde eine Vergeudung von Zeit und Geld und sei ein nutzloser, dem Naturgesetze entgegenstehender Versuch. Unter Hinweis auf die nothwendige Freiheit des Individuums und ohne den Bestrebungen der Freihandelsschule und den Manchestermännern das Wort reden zu wollen, liege das Wohl des Einzelnen in der Freiheit und Freizügigkeit desselben. An diesem mit Beifall aufgenommenen Vortrag knüpfte sich eine kurze Discussion: Prof. Dr. Eger schloss sodann die Versammlung mit folgender Ansprache: „Zum zweiten Male ging mein Wunsch in Erfüllung, dass der Vortragsgegenstand von den Clubmitgliedern discutirt werde. Unsere Vorträge umfassen gewöhnlich nur das eng begrenzte Gebiet unseres fachlichen Lebens, und es ist gewiss sehr wünschenswerth, dass wir ab und zu aus diesem eng begrenzten Gebiete hinausgeführt werden. Das ist nun heute geschehen und wir sind dem Herrn Vortragenden für die Art und Weise, in welcher dies von seiner Seite geschehen, zu bestem Danke verpflichtet.“

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die nun bestimmter auftretenden Nachrichten über die von den beiderseitigen Regierungen beabsichtigte Herstellung der Valuta, haben die freundliche Stimmung auch für Bahnwerthe behauptet. Von kleinen Abschlägen in Folge von Realisirungen abgesehen, war die Tendenz fest. Namentlich behaupteten sich Nordwest (176) wegen der Verhandlungen über Garantie-Erhöhung mit der Regierung; Staatsbahn erhöhte sich auf 300,75 in Folge der Beilegung der Türkischen Bahn-Differenz; Prioritäten waren sehr animirt, nachdem wieder mehrere Conversionen in Sicht sind und auch die Ungarische Regierung eine solche Operation demnächst vorzunehmen gedenkt. Durch die ungünstigen Cholera-Nachrichten aus Paris ist jedoch zu befürchten, dass eine flauere Stimmung an der Börse Platz greifen wird.

Eisenbahnen und Eisenindustrie in Oesterreich-Ungarn.

Wie sehr in Oesterreich-Ungarn die Eisenindustrie abhängig ist von den Eisenbahnen, lässt die Thatsache erkennen, dass fast die gesammte Eisenindustrie krankte, als die Eisenbahnen mit ihren Bestellungen zurückhielten, und dass sie neue Hoffnungen schöpft, nachdem wieder Eisenbahnbestellungen in Aussicht stehen. Die Ungarischen Staatsbahnen haben bei Ganz & Co. in Budapest sehr bedeutende Bestellungen auf Locomotiven und Waggons gemacht, so dass diese Fabrik vollauf beschäftigt ist. Nach den Mittheilungen des Oesterreichischen Handelsministers im Staatseisenbahnrath werden in das nächstjährige Budget 1 500 000 fl. für Wagenanschaffungen der Oesterreichischen Staatsbahnen eingestellt werden. Bereits sind 100 Locomotiven bestellt worden. Auch die Oesterreichische Nordwestbahn dürfte ihr Fahrmaterial aus dem neuen Anlehen von 10 000 000 fl. ergänzen. Endlich werden auch von kleineren Bahnen verschiedene Bestellungen erwartet.

Niederländisch-Indische Staatsbahnen.

In dem Niederländisch-Indischen Budget für 1885 sind die Gesammtkosten für die Anlage und Ausrüstung der Indischen Staatseisenbahnen auf 4 900 726 fl. festgestellt.

Diese Kosten vertheilen sich wie folgt:

I. Direction und allgemeine Ausgaben für den Dienst 773 720 fl.

II. Anlage und Ausrüstung der Eisenbahn Buitenzorg-Bandong-Tjitjolengka 207 000 fl.

III. Anlage und Ausrüstung der Eisenbahn Djokjokarta-Tjilatjap 3 700 000 fl.

IV. Anlage und Ausrüstung einer Eisenbahn zur Verbindung des Bahnhofs Soerabaya mit Hali Masmande 204 000 fl.

V. Ausdehnung der dem Betriebe übergebenen Linien 16 000 fl.

Die Linie Buitenzorg-Bandong-Tjitjalengka wird muthmasslich in 1885 dem Betriebe übergeben werden.

Die Linien Soerakarta-Blitar-Sidhoardjo und Parsoervean-Probolinggo wurden in 1884 in ihrer ganzen Länge dem Verkehr eröffnet, und werden in 1885 keine ausserordentlichen Ausgaben erfordern.

Im Jahre 1885 werden folgende Linien dem Betriebe übergeben sein:

Oestliche Linien:

Soerbaya-Solo	263	km lang,
Sidhoardjo-Probolinggo	76	„ „
Bangil-Malang	49	„ „
Kertosono-Blitar	93	„ „
Im Ganzen	481	km.

Westliche Linie:

Buitenzorg-Tjitjalengka . . 183 km lang.

Die Betriebskosten dieser Linien sind wie folgt festgestellt;

Für die östlichen Linien: Administrationskosten 130 815 fl., Unterhaltung und Bewachung der Bahn 458 700 fl., Maschinen- und Wagenverwaltung 458 265 fl., Betriebs- und Transportverwaltung 385 926 fl., Erneuerungskosten 21 675 fl., im Ganzen 1 455 380 Gulden.

Für die westliche Linie: Administrationskosten 56 100 fl., Unterhaltung und Bewachung der Bahn 159 800 fl., Maschinen- und Wagenverwaltung 155 844 fl., Betriebs- und Transportverwaltung 121 340 fl., im Ganzen 493 084 fl.

Für die Dampftrambahn in Atjeh 80 000 fl.

Beaufsichtigung der Bahnen, insoweit die diesbezüglichen Ausgaben nicht in oben erwähnten Anlage- und Ausrüstungskosten mit einbegriffen sind, 15 000 fl., unvorhergesehene Ausgaben 100 000 fl.

Die Einnahmen pro 1884 sind normirt auf 4 413 000 fl. für die Eisenbahnen auf Java und auf 145 000 fl. für die Dampftrambahn auf Atjeh, also im Ganzen auf 4 558 000 fl.

Griechische Bahnen.

Nach einer der „Pol. Corr.“ aus Athen zugehenden Meldung bewirbt sich ein Deutsches Finanzconsortium um den Bau einer Eisenbahnlinie, welche von Larissa an die Griechich-Türkische Grenze und dann weiter nach Salonichi geführt werden soll, um an letzterem Orte an das Türkische Eisenbahnnetz anzuschliessen. Finanzrath Siebold, der gegenwärtig in der Griechischen Hauptstadt anwesende Vertreter des Consortiums, hatte diesbezüglich wiederholt Conferenzen mit dem Ministerpräsidenten Trikupis, welcher Namens der Regierung für die erwähnte Linie die Gewährung einer Zinsengarantie in Aussicht stellte, wofern das Consortium auch den Bau der Linie Athen-Larissa unternehmen würde.

Aus England.

Verbindung zwischen Passagier und Locomotive.

Sir Ed. Watkin gab in der letzten Jahresversammlung der Southeastern Railway Co., deren Präsident er ist, Auskunft über die Erfahrungen seiner Gesellschaft mit einer elektrischen Verbindung zwischen den Personenwagen und der Locomotive, welche auf die Empfehlung des Handelsamts, dass eine derartige Einrichtung zur Verwendung kommen möge, seit 16—18 Jahren in Gebrauch ist. Während dieser Zeit sind, wie er erklärte, nur zwei Fälle vorgekommen, in denen die Einrichtung von Werth gewesen ist. In der ersten Hälfte des laufenden Jahres ist dreimal mittelst derselben das Anhalten eines Zuges veranlasst. In einem Falle wurde das Signal von einem Herrn gegeben, der einen heftigen Anfall von Diarrhöe zu haben behauptete; in einem zweiten von Jemand, der glaubte, dass an dem Zuge etwas nicht in Ordnung sei und in dem dritten durch Passagiere, die in einen falschen Zug gerathen waren. In allen Fällen ist die Einrichtung eher eine Quelle von Gefahr als von Sicherheit gewesen.

Differentialfrachten.

Eine der bei dem Englischen Frachtencomité eingebrachten Beschwerde betraf die von den Bahnen südlich von London gewährte Begünstigung beim Transport fremden H o p f e n s, für welchen nur ein Theil der für Hopfen von Kent, nur wenige Meilen ab London, berechneten Frachten zur Erhebung kommt. In diesem Falle würden die Hopfensendungen zu Wasser nach London gehen, wenn die Bahnen nicht ermässigte Frachten gewähren würden. Nachdem die Southeastern Bahn diese Ermässigung aufgehoben, also für fremde Waare die gleiche Fracht wie sie für inländische festgesetzt hatte, war das Resultat, dass die Bahn, welche im vorangegangenen Jahr für 172 t Französischen Hopfens zu 17½ sh. pro Tonne = 151 £ eingenommen hatte, solche Transporte überhaupt nicht mehr erhielt, der Hopfen aber gleichwohl nach London gelangte, nämlich auf der Themse zu 12½ sh. pro Tonne.

Vergnügungsverkehr.

Von allen den Vergnügungspunkten an den Britischen Küsten tritt B l a c k p o o l besonders hervor als der der arbeitenden Klassen. Obwohl auch begünstigt durch die begüterten Klassen, erhält dieser Ort doch seine Hauptstütze durch die Arbeitermassen Lancashires. Seine Strassen tragen unverkennbare Zeichen seiner Popularität bei der Lancashirebevölkerung und die Schilder an den Häusern geben deutliche Merkmale von den Städten, wo die Besucher herstammen. Die Burschen und Mädchen aus Lancashire sind auf den ersten Blick erkennbar. Sie kleiden sich zwar wie andere Leute, aber ihre Sprache verräth sie sofort. Man kann auf einem Wege von wenigen Metern ein Dutzend Dialekte zu hören bekommen, oder vielmehr ein Dutzend Variationen ein und desselben Dialektes. Die äusserste Nichtachtung aller Förmlichkeiten ist ebenfalls ein Zug ihres Charakters. Jeder Zug bringt Haufen von ihnen mit riesigen Reisetaschen, Zinnbüchsen und Tücherbündeln, welche sie nach ihren Quartieren schleppen. Diese Leute wollen für 8, auch wohl 10 Tage sich dem Vergnügen hingeben. Sie schliessen ihre Wohnungen für diese Zeit und gestatten ihren Kindern, an den Freuden ihrer Urlaubszeit theilzunehmen. Letztere ist sowohl eine billige, als wohlthätige. Der Preis für das Logis übersteigt nicht 1 ℳ pro Person und Nacht und 35 ₰ pro Tag für den Gebrauch eines Sitzplatzes in einem der zahlreichen kleinen Kosthäuser.

Tüchtig im Geschäft, sind die Lancashirearbeiter auch gross im Spiel. Neben den Tausenden von Mechanikern giebt es Zehntausende von Webern, welche es sich zur Regel machen, mindestens jährlich eine Woche dem Vergnügen zu widmen, abgesehen von den Ausflügen von nur einem Tage. In Lancashire allein werden 423 000 Personen in Baumwollspinnereien beschäftigt. Da ihre Arbeit eine einförmige und ungesunde ist, können sie gewiss nicht der Extravaganzen beschuldigt werden, wenn sie ab und zu einen oder 2 Tage dem Vergnügen und jährlich eine Woche der Erholung in ihrem Liebslingsaufenthalt zu Blackpool widmen. Sie gehen übrigens ganz systematisch dabei zu Werke; schon lange vorher wird, meistens durch ein besonderes Comité, bei jeder Lohnzahlung ein bestimmter Beitrag zum Urlaubsfonds

eingesammelt. Dann werden auf Verabredung von der Lancashire und Yorkshire Eisenbahngesellschaft Extrazüge für solche Gesellschaften veranstaltet, welche in jedem Falle 700—1 000 Personen befördern. Um unnöthigen Andrang und Wirrwarr zu vermeiden, werden die Billets schon 14 Tage vorher durch das Comité ausgegeben, welches auch das Geld dafür an die Bahn im Ganzen abliefert. Als Illustration zu dem Umfang der Vorbereitungen mag erwähnt werden, dass in den letzten Wochen vorher wohl an 1 300 000 ℳ aus den Banken zu Oldham dazu entnommen zu werden pflegen.

Trotz der ungünstigen Geschäftslage scheinen die Einnahmen der Bahn aus diesem Geschäftszweige keineswegs herunterzugehen. Ein besonderer Grund für den ausserordentlichen Vergnügungsverkehr der gedachten Bahn liegt in den sehr billigen Fahrpreisen. Ein 1tägiges Retourbillet von dem ganzen Lancashiredistrict nach Blackpool kostet nicht mehr als 2⅓ ℳ, dies macht — bei ca. 80 km ab Manchester — etwa 3 ₰ pro Kilometer.

Viel billiger ist ein Ausflug von Leeds nach Blackpool, 125 km, mit dem Preise von 2,8 ℳ hin und zurück, also 2,2 ₰ pro Kilometer. Der volksthümliche Preis beträgt 2½ sh. (2,52 ℳ) und für diesen Preis befördert die Lancashire und Yorkshire Bahn Vergnügungsreisende nach beinahe allen interessanten Punkten ihrer Strecke. Jeden Sonnabend giebt sie 4tägige Retourbillets — gültig bis Dienstag Abends — für 4 sh. aus, welche auch für Expresszüge gelten. Eine der Eigenthümlichkeiten der Vergnügungszüge ist die frühe Zeit ihres Abgangs. Es ist nichts ungewöhnliches, dass dieselben schon vor 6 Uhr Morgens nach Blackpool kommen; in der Pfingstwoche ging ein Vergnügungszug von Blackborn gar schon um 3½ Uhr ab und kurz nach 5 Uhr konnten die Passagiere sich schon eines Seebads erfreuen.

Die Art der Beförderung ist ebenfalls bemerkenswerth. Die früher sprichwörtliche Langsamkeit der Lancashire und Yorkshire Eisenbahn hat aufgehört; sie hat Wagen, die so comfortabel und Maschinen, die so kräftig sind, wie auf irgend einer der besten Englischen Bahnen. Auch in dem Betragen der Extrazügler ist eine auffallende Veränderung eingetreten, welche sowohl die Apostel der Mässigkeitsbewegung, als auch die Advocaten für bessere Bildung ihren Bestrebungen zuschreiben. Sei die Ursache, welche sie wolle, die Leute sind jetzt mässiger, daher auch ruhiger, als früher und machen dem Eisenbahnpersonal verhältnissmässig wenig Mühe. Es kann freilich hiermit immer noch besser werden, aber die Eisenbahnbeamten versichern, dass nicht ein Zehntel der Fälle von Trunkenheit wie noch vor einigen Jahren vorkommen.

Eine Vorstellung von der Popularität jenes Platzes giebt die Thatsache, dass während des letzten Jahres nicht weniger als 955 980 gewöhnliche und 773 218 Extrazug-Passagiere, zusammen also 1 129 198 Besucher nach diesem „Brighton des Nordens" befördert sind. Die Leute in Lancashire halten diesen Platz für geeigneter zu dem jährlichen Ausflug, als jeden anderen, und wenn sie einmal eine Aenderung vorgenommen haben, so kommen sie sehr bald zu ihrer ersten Liebe zurück. Der grosse Anziehungspunkt dort ist die See. Sie ist nicht wie in anderen ähnlichen Vergnügungsorten erst durch das Fernrohr erkennbar, sondern unmittelbar beim Orte selbst, zur Sommerszeit kommt die Fluth mit starkem Brausen an und springt zuweilen bis über die Promenade. Es ist die See, welche das Glück von Blackpool gemacht hat, das sonstiger Naturschönheiten gänzlich baar ist.

(„Pall Mall Gazette.")

Der Ausbau des Indischen Eisenbahnnetzes und die Deutsche Eisenindustrie.*)

Indien ist bis heute von dem Englischen Handel, von der Britischen Industrie immer als eine ihnen ausschliesslich gehörige Domäne betrachtet und reclamirt worden. Die anderen Industrievölker der Welt haben es entweder effectiv nicht gekonnt oder nicht gewagt, direct in Indien selbst mit den Engländern zu concurriren und zu rivalisiren, man hat sich begnügt, hier und dort, durch Vermittelung Englands, wo das Geschäft diesem nicht convenirte oder lohnte, zeitweilig nach dem Indischen Reiche zu exportiren. Der lange, ungestörte Besitz hat die Engländer sich so stark in den Glauben von der dominialen in aeternum zu melkenden Kuh hineinleben lassen, dass sie schier entsetzt sind bei der Kunde, Deutschen Industriellen seien vom Indischen Gouvernement Aufträge auf Eisenbahnmaterial ertheilt worden. Die Nachricht hat die Nerven der guten Leute so angegriffen, dass sie, die alte Klugheitsregel, nach welcher Schweigen Gold ist, vergessend, sich beeilten, das Indische Amt zu interpelliren, darob coram publico grossen Lärm zu schlagen. Die Deutschen Industriellen, denen die übrigens, wie wir später sehen werden, bis jetzt nicht einmal sehr belangreichen Ordres übertragen wurden, haben sich wohlweislich gehütet, die Sache an die grosse Glocke zu hängen, da kommen die Englischen industriellen Heisssporne und theilen der gesammten Deutschen Industrie mit, wo und worin sie im Stande ist, die Britische Industrie in Indien mit Erfolg zu unterbieten. Die Lamentationen der Britischen Industriellen sind von uns um so dankbarer zu begrüssen, als sie so recht à propos noch vor Beginn des Ausbaues des Indischen Bahnnetzes erhoben werden.

Nach mehr als dreijährigen Arbeiten und sorgfältigen Untersuchungen hat das Indische Gouvernement in diesem Jahre dem Englischen Parlament ein vollständiges Project für den Ausbau des Indischen Bahnnetzes vorgelegt. Dieser Plan wurde zunächst der Commission für Indische Eisenbahnen zur Prüfung und demnächstigen Berichterstattung überwiesen. Gelegentlich der in Folge dessen stattfindenden Berathungen wurde der Unterstaatssecretär für Indien im Unterhause darüber interpellirt, ob es ihm bekannt, dass im Jahre 1883 mit ausländischen Industriellen ein Contract auf die Lieferung von 249 000 Stahlschwellen im Werthe von 70 000 £, im Mai dieses Jahres ein solcher auf 100 000 Stahlschwellen im Werthe von 22 000 £ abgeschlossen sei. Die Interpellanten Mr. Focoler, Mitglied für London, und Mr. Anderson, Mitglied für Glasgow, wünschten ferner zu wissen, ob bei der Vergebung der Ordres auch gebührende Rücksicht auf die Differenz in den Qualitäten zwischen dem inländischen und ausländischen Fabrikat genommen und ob die bei ausländischen Bezügen erwachsenden Inspections- und Abnahmespesen genügend in Betracht gezogen seien. Der Unterstaatssecretär Mr. Cross erwiderte auf diese Anfragen, dass in neuester Zeit ausser zwei Aufträgen auf Achslager im Werthe von je 5 600 £ nur unterm 26. Mai dieses Jahres einer ausländischen Firma eine Ordre auf 10 000 Stahlschwellen zum Preise von 7 £ 12 sh. pro Tonne ertheilt worden sei. Die niedrigste Englische Offerte habe in diesem Falle auf 8 £ 12 sh. 6 d. gelautet. Im Vorjahre seien von Seiten des Indischen Amtes an ausländische Industrielle überhaupt keine Ordres auf Stahlschwellen vergeben worden und sei Mr. Anderson hierüber irrthümlich berichtet. Er, der Unterstaatssecretär, habe dagegen in Erfahrung gebracht, dass die Directoren der Southern Mahratte Co. einer fremden Firma 99 600 Stahlschwellen in Auftrag gegeben hätten. Mr. Cross constatirte in seiner Entgegnung des Weiteren, dass das Indische Amt seit dem Juni 1877 für 6 594 385 £ an Eisenbahnmaterial beordert habe, woran ausländische Industrielle nur mit 53 833 £ participirt hätten. Bei allen den Ausländern ertheilten Aufträgen sei auf die Inspections- und Abnahmekosten entsprechende Rücksicht genommen worden. Die Qualität des ausländischen Fabrikats käme der Englischen gleich, auch seien die Specificationen die gleichen gewesen. Es sei eine Tradition des Indischen Amtes, so viel als nur irgend möglich die Vergebung von Ordres an Ausländer zu vermeiden, allein bei mehreren Gelegenheiten sei es selbst dem Amte ganz unmöglich gewesen, hieran festzuhalten. Stahlschwellen seien noch etwas Neues in England und hätten verschiedene der grössten Industriellen es abgelehnt, dieselben zu fabriciren oder sich um die Ordres nur zu bemühen. Gegenwärtig seien die Deutschen Preise beträchtlich niedriger wie die Englischen. Wie dem nun immer sein werde, es stehe fest, dass diese Stahlschwellen in Zukunft ganz allgemein von dem Indischen Gouvernement und den Indischen Bahnen benutzt und gekauft werden würden. Mr. Cross sprach zum Schluss die Hoffnung aus, dass die grossen Englischen Industriellen sich im offenen, anständigen Concurrenzkampf nicht besiegen lassen würden.

Lauten diese Constatirungen des Britischen Unterstaatssecretärs just nicht angenehm für die Englische Industrie, so doch für die Deutsche, deren Rivalität damit recht eigentlich ins Licht gestellt wurde. Es wird nun Sache unserer Industriellen sein, auf diese Demonstrationen die entsprechenden Nutzanwendungen in grösserem Massstabe zu machen. Die Information, welche unserer Industrie durch die gütige Vermittelung des Englischen Parlaments gegenwärtig zu Theil geworden ist, bestätigt uns officiell, dass die Concurrenzfähigkeit der Britischen Eisenindustrie am Weltmarkt nachgerade etwas zu hinken beginnt. Nur mit bedeutenden Opfern und Anstrengungen wird das Prestige heute noch, selbst in den grossen Consumartikeln und Staples, welche bisher die pièce de resistance der Englischen Eisenindustrie bildeten, aufrecht erhalten. Den schneller und schneller auf einander folgenden Errungenschaften neuerer Technik vermag nur sehr ein sehr kleiner Bruchtheil der Englischen Industriellen zu folgen, die grosse Masse der Fabrikanten hängt heute noch nach wie vor an den zum Theil schon ganz antiquirten Standardstyles. In der ganzen Englischen Eisenindustrie aber macht sich, wie ein rother Faden, die dem stetigen, unaufhaltsamen Rückgange in der Regel voranschreitende Unsicherheit im Wollen und Können stärker und stärker bemerkbar. Selbst wenn der Ausbau des Indischen Bahnnetzes heute noch nicht so unmittelbar bevorstände, wäre bei den obwaltenden Verhältnissen der gegenwärtige Zeitpunkt doch sehr geeignet, in grösserem Massstabe, mit grösserer Kraft wie bisher in Indien den Concurrenzkampf mit der Englischen Industrie aufzunehmen. Um wie viel mehr, als dies der Fall, als nach dem für die Ausführung projectirten Modus unserer Industrie für den grösseren Theil der entstehenden Bedürfnisse die Gelegenheit zu freier, anständiger Concurrenz geboten, offen bleiben wird,

---

*) Nach der „Deutschen Industrie-Zeitung."

um wie viel mehr endlich, als der Bedarf für längere Jahre ein bedeutender zu werden verspricht.

Im Verhältniss zur Grösse des Landes, zur Zahl seiner Bevölkerung erscheint das heutige Eisenbahnnetz Indiens noch unbedeutend. Zu Ende des Vorjahres befanden sich im Ganzen nur 10 832 Englische Meilen im Betriebe, wovon 549 Englische Meilen erst im Laufe des Jahres 1883 fertiggestellt worden waren. Im Bau verblieben am Schluss des vergangenen Jahres 3 457 Englische Meilen. Für die bereits im Betrieb befindlichen Linien stellen sich die Baukosten pro Englische Meile auf durchschnittlich 11 342 ℒ. Um das Bild zu vervollständigen, wollen wir hinzufügen, dass im Jahre 1883 auf allen Linien zusammen 65 098 953 Passagiere gegen 58 875 918 in 1882 befördert wurden. Die Einnahmen hierfür betrugen pro 1883 4 606 900 ℒ gegen 4 644 000 ℒ im Jahre 1882. Der Ausfall ist zum Theil einer Reduction der Fahrpreise, zum Theil dem Umstande zuzuschreiben, dass die Zahl der längere Touren machenden Reisenden etwas abgenommen hat. Von der Totalzahl der Reisenden waren nur 0,47 Procent in der I. Wagenclasse, 2,08 pCt. in der II., dagegen 97,45 pCt. in der untersten Classe befördert worden. Der Waarenverkehr bezifferte sich für 1883 auf 16 999 264 t gegen 14 833 243 t im vorhergehenden Jahre. Vereinnahmt wurden hierfür 11 288 861 ℒ gegen 10 159 674 ℒ im Jahre 1882. Es ist demnach trotz der Mindereinnahmen im Passagierverkehr ein Fortschritt unverkennbar. Das heutige Indische Eisenbahnnetz ist zu etwa ¾ breit- und zu ¼ schmalspurig angelegt, doch scheint man in Zukunft — mit Ausnahme von kleinen Localbahnen — der Normalspurbreite den Vorzug geben zu wollen. Die nachstehende Zusammenstellung ist eine Uebersicht der während des Jahres 1882 im Betriebe gewesenen normal- wie schmalspurigen Linien mit Angabe ihres durchschnittlichen Personen- und Güterverkehrs pro Tag und pro Meile.

Länge in Engl. Mln.		Personenverkehr Personen	Waarenverkehr t
	A. Breitspurige Linien.		
1 507	East Indian	1 416	1 824
861	Madras	657	264
1 447	Great Indian Peninsula	700	1 031
459	Bombay und Baroda	1 251	808
193	Eastern Bengal	1 167	900
676	Scinde Punjaub und Delhi	952	564
547	Oude und Rohilkund	751	469
419	Punjaub Northern	615	186
653	Indus Valley	321	513
45	Wuraha Coal	174	271
43	Calcutta und Southeastern	455	70
57	Patnagya	1 160	178
117	Nizams	553	201
7 024	Totaliter durchschn. pro Tag u. Meile	882	870
	B. Schmalspurige Linien.		
663	South Indian	607	163
1 116	Rajpootana	741	321
230	Northern Bengal	382	252
79	Tirhoot	572	237
29	Muttra Hattras	776	45
87	Cawnpore Furruckabad	509	108
149	Nagpur Chatisgurh	208	120
161	Rangoon Irrawaddy	876	254
193	Bhownagas Gondal	451	104
86	Mysore	352	40
2 793	Totaliter durchschn. pro Tag u. Meile	616	228

Wie man sieht, ist die Verkehrsdifferenz zwischen beiden Kategorien eine sehr bedeutende. Bezüglich der Unterschiede in den Einnahmen und Betriebskosten dürften die folgenden Daten einen Anhalt geben. Der grössten schmalspurigen Bahn, der Rajpootana Malwa Linie, sind Betriebsziffern der East Indian, Great Indian Peninsula und der Bombay und Baroda und Central Indian Linie gegenübergestellt.

Jahr 1883

Durchschnitts-Betriebsziffern der Indischen Hauptbahnen.	Rajpootana	East Indian	Great Indian Peninsula	Bombay und Baroda
Es wurden berechnet:				
durchnittlich pro Passagier und pro Meile . . . . Pies[1])	2,16	2,73	2,96	2,71
durchschnittlich für Waaren pro Tonne und pro Meile . . . . „ [1])	7,7	6,0	8,92	8,7
Der Transport kostete:				
im Durchsschnitt pro Train und Meile (Passagier- und Güterzüge gleichkostend angenommen) . . Rs.[2])	1,47	1,68	2,07	2,513
durchschnittlich pro Passagier u. pro Meile . . . . Pies[1])	1,38	1,24	2,34	1,67
durchschnittlich pro Tonne und pro Meile . . . . „ [1])	3,61	1,97	3,69	3,01

[1]) 1 Rupie = 16 Annas = 12 Pies. [2]) 1 Rupie = 2 ℳ

Bei Betrachtung der Daten muss jedoch berücksichtigt werden, dass allem Anschein nach das ganze Tarifwesen in Indien nach jeder Richtung hin noch sehr im Argen liegt. Namentlich sind bisher gegen einige der grossen Transitlinien schwere Beschuldigungen wegen unnöthig hoher Frachtsätze erhoben und die verhältnissmässig langsame Entwickelung der Indischen Weizenproduction auf die zu hohen Tarife zurückgeführt worden. Wie dem nun auch sein mag, es geben die obigen von Mr. A. M. Rendel dem Eisenbahncomité vorgelegten und begründeten Ziffern jedenfalls einen schätzenswerthen Anhalt und Beitrag zu der Frage, ob fernerhin für secundäre Linien die normale oder die schmale Spurbreite vorzuziehen sei. Von Seiten des Indischen Gouvernements scheint man normalspurigen Secundärbahnen einestheils aus strategischen Rücksichten, anderseits aus dem Grunde den Vorzug zu geben, dass ein grosser Theil der zur Beförderung gelangenden Güter, resp. Producte durch die event. Umladungen zu sehr vertheuert, resp. concurrenzunfähig werden würde. Hierzu kommt noch in Betracht, dass die Herstellungskosten von normalspurigen Secundärbahnen die von schmalspurigen Linien in Indien durchschnittlich nur um 500 ℒ pro Englische Meile übersteigen sollen. Da ein Theil der projectirten Linien voraussichtlich für längere Jahre nur auf einen sehr mässigen Verkehr rechnen kann, die Herstellung als Secundärbahn demnach sehr nahe liegt, so erhält die Frage der Spurbreite zur Zeit und für die Zukunft eine erhöhte Wichtigkeit für Indien.

Mit den für 1884/85 concessionirten Linien befanden sich zu Anfang dieses Jahres im Ganzen 3 755 Englische Meilen im Bau. Hiervon waren 1 755 Englische Meilen durch vom Gouvernement subventionirte Gesellschaften in Angriff genommen worden, bei 193 Englischen Meilen hatte die Regierung eine Garantie übernommen, während 1 311 Englische Meilen durch den Staat selbst mit Hilfe von sogenannten Agenturen zur Ausführung gelangen werden. Auf die Eingeborenen-Staaten entfallen 596 Englische Meilen. Von diesen Bauten dürften im Ganzen während des laufenden Jahres nur 1 103 Englische Meilen zur Eröffnung und in regelrechten Betrieb kommen.

Abgesehen von einzelnen Linien, deren Bau das Indische Gouvernement aus strategischen Rücksichten urgirt, ist in dem dem Englischen Parlament zur Genehmigung vorgelegten Plane in erster Linie auf die Herstellung solcher Strecken Bedacht genommen, die geeignet erscheinen, für die Zeiten schlechter Ernten die bisherigen Hungerdistricte in directe und schnelle Communication mit den günstiger situirten Landestheilen zu bringen. Es fehlt Indien zu Zeiten einer Hungersnoth keineswegs an den zur Ernährung der Bevölkerung nothwendigen Nahrungsmitteln, dieselben waren nur bisher lediglich aus Mangel an geeigneten Communicationen nicht rechtzeitig und in genügenden Quantitäten in die bedrohten Gegenden zu schaffen. Dem soll der geplante Ausbau nun für immer abhelfen. Zu Anfang hatte die von dem Indischen Gouvernement eingesetzte Untersuchungscommission den Bau von 10 000 Englischen Meilen zur Verhütung fernerer Hungersnöthe gefordert, nach nochmaligen genaueren Erhebungen indess ihre Schätzung auf 7 328 Englische Meilen präcisirt. Hiervon wurden 3 896 Englische Meilen als unbedingt nothwendig bezeichnet und deren Bau innerhalb der nächsten 5 Jahre als unerlässlich erklärt. Die Herstellung von 3 432 Englischen Meilen nennt die Indische Regierung höchst wünschenswerth, macht jedoch bezüglich der Construction derselben dem Parlament zur Zeit noch keine Vorschläge, es darf deshalb wohl angenommen werden, dass deren Bau erst nach Fertigstellung der als unbedingt nothwendig erkannten Kategorie durch die Regierung in Angriff genommen werden wird. Nach den Erklärungen des Gouvernements ist dasselbe geneigt, den Bau von „wünschenswerthen" Strecken jeder Zeit früher Privatunternehmern zu überlassen, sofern dieselben sich, ohne Garantie, mit der Hergabe von Land begnügen wollen. Unter Umständen ist demnach die ganze oder theilweise Inangriffnahme der zweiten Serie ebenfalls noch in den nächsten Jahren zu erwarten, spätestens jedoch nach oder kurz vor Vollendung der „unerlässlichen" 3 896 Englischen Meilen. Diese Serie von 3 896 Englischen Meilen, sowie die strategische Linie über den Bolan Pass, die eine Länge von etwa 500 Englischen Meilen erreichen dürfte, werden jedenfalls in den nächsten Jahren zur Ausführung gelangen. Die Parlamentscommission hat das vorgelegte Project bereits im Grossen und Ganzen genehmigt, sich auch über die Bedeckung der Kosten ausgesprochen und zur Zeit dementsprechend an das Haus berichtet. Es unterliegt keinem Zweifel, dass auch dieses der Vorlage seine Sanction ertheilen wird. Die Kosten für diese Serie sind auf 28 500 000 ℒ präliminirt worden, ausserdem hat man der Indischen Regierung noch 5 500 000 ℒ zu Ergänzungen und Verbesserungen auf bereits im Betriebe befindlichen Linien zugebilligt. Die Verantwortlichkeit für die ganze Ausführung ist vom Comité grösstentheils dem Staatssecretariat für Indien zugeschoben worden und diesem damit auch eine grössere Freiheit im Handel gegeben. Das Comité hat sich im Wesentlichen begnügt, den Vorschlag des Indischen Gouvernements, den sogen. Hungerfonds bei Beschaffung der erforderlichen Geldmittel in Anspruch zu nehmen, abzulehnen wie die Erhebung neuer Steuern zu dem Zwecke ausser Frage zu stellen. Das Indische Amt wird in Folge dessen genöthigt sein, an den offenen Geldmarkt, sei es

in England, sei es in Indien selbst, zu appelliren, um die projectirten Bauten zur Durchführung zu bringen. Bei den obwaltenden Finanzverhältnissen erscheint hiermit die Ausführung des grösseren Theiles der projectirten Linien durch private Unternehmer und Gesellschaften gesichert. Die Regierung dürfte nur den Theil des geplanten Netzes in eigener Regie bauen, der eine Rentabilität in absehbarer Zeit mit Bestimmtheit nicht erwarten lässt. Es lag dies übrigens schon von vornherein im Plane des Gouvernements. Diejenigen Unternehmungen, resp. Gesellschaften, denen die ganze Bauausführung von Strecken und gleichzeitig die Beschaffung der nöthigen Mittel überlassen bleiben wird, sollen durch eine regierungsseitliche Zinsengarantie, namentlich für die Bauzeit, sowie durch die freie Hergabe des erforderlichen Terrains subventionirt und ihnen dadurch die Aufbringung der Capitalien ermöglicht werden.

Das Facit ist, die grössere Hälfte der Serie von 3 896 Englischen Meilen wird durch Privatunternehmungen gebaut und finanzirt werden. Private aber kaufen in der Regel dort, wo sie am Besten und Billigsten bedient werden. Da die Deutsche Eisenindustrie nun, nach dem Zeugniss der Indisch-Englischen Staatsbehörden, sich zum Theil leistungsfähiger als die einheimische Englische Concurrenz erwiesen hat, so ist für die Deutschen Eisenindustriellen die Möglichkeit gegeben, an der Befriedigung des für Indien zu erwartenden grösseren Bedarfs von Eisenbahnmaterial in wesentlich stärkerem Massstabe als bisher zu participiren. Mag das Indische Amt immerhin für den Theil der Bauten, den es in eigener Regie ausführen will, die Englische Industrie möglichst bevorzugen, unsere Eisenindustrie wird es sich hoffentlich desto mehr angelegen sein lassen, aus der Chance, welche die der Privatunternehmung verbleibenden Bauten in Indien ihr bieten, ausgiebigeren Nutzen wie bisher zu ziehen. Um so mehr und eher, als das Object der Mühe lohnt.

Amerikanische Correspondenz.

Verein Amerikanischer Eisenbahn-Betriebsdirectoren (Superintendents).

Die 8. Halbjahrs-Versammlung dieses Vereins, welche in Boston am 16. und 17. September d. J. stattfand, wurde von 32 Mitgliedern besucht; verschiedene Vertreter der Presse waren dabei zugelassen.

Beschlossen wurde u. A., dass, wenn bei einer der Vereinsbahnen ein Beamter wegen Verletzung der Vorschriften und Regulative oder aus sonstigen, dem Superintendent geeignet erscheinenden Ungehörigkeiten entlassen wird, dies durch Circular unter genauer Bezeichnung des Entlassenen nach Amt, Name etc. den übrigen Vereinsbahnen mitgetheilt werden soll; ferner, dass keine Vereinsbahn ein bei einer anderen Bahn beschäftigt gewesenes Individuum ohne ein höchstens 30 Tage vor der Annahme datirtes Schreiben des Superintendents seiner früheren Dienstherrschaft, wodurch der Applicant als geeignet empfohlen wird, zulassen soll.

Bezahlung der Locomotivführer.

Nach dem „Locomotiv-Engineers-Journal“ erfolgt die Bezahlung der Locomotivführer vom 1. October cr. ab nach folgenden Sätzen:

Personenzugführer	3 Cts. pro Mile		weniger als 100 Miles in einem Tage für volle 100 gerechnet.
Güterzugführer	I. Classe	4 „ „ „	
„	II. „	3 „ „ „	
„	III. „	2½ „ „ „	

Die Führer III. Classe rücken nach 1 jährigem zufriedenstellenden Dienst in die II. Classe, die II. Classe-Führer in die I. Classe auf.

Für Fahrten von 30—70 Miles auf Zweig-Linien werden für Personen- und Güterzüge 3 Dollar pro Tag bezahlt; die Führer haben ihre Maschinen zu empfangen und zurückzugeben an den von der Verwaltung festgesetzten Punkten.

Arbeitszüge und Rangirdienst wird mit 2½ Dollar pro Tag bezahlt; Arbeitszug-Locomotivführer erhalten, wenn sie als Conducteure fungiren, 3¼ Dollar pro Tag; wenn sie mit ihren Zügen fahren, wird ihnen jeder Tag im Monat angerechnet.

Extrazüge werden in gleicher Weise wie fahrplanmässige Züge vergütet.

Tarifkrieg.

Seit dem letzten Eisenbahnkrieg von 1881 ist die Harmonie der Trunk- (Durchgangs-) Bahnen und ihrer westlichen Anschlussstrecken bezüglich der gemeinsam festgestellten Frachten- und Personengelder nie wieder so ernstlich gestört worden, als in der letzten Woche des September cr., in welcher die regulären Frachten von Chicago nach Newyork von 25 Cts. für Getreide etc. und 30 Cts. für andere Lebensmittel (Provisions) auf 15 resp. 20 Cts. pro 100 Pfund heruntergingen. Ausserdem bestanden erhebliche Differenzen deshalb, weil eine der Durchgangsbahnen den von dem gemeinsamen Verbands-Commissar verkündeten Schiedsspruch betreffs ihres Verkehrsantheils nicht gelten lassen und ihre Schuld aus dem Gemeinschaftsverkehr nicht vor einem von ihr verlangten neuen Schiedsspruch zahlen wollte. Vorläufig sind zwar Anfangs October die Differenzen durch einen Waffenstillstand bis 1. Januar f. geschlichtet und Ordres zur Wiederherstellung der normalen Frachten gegeben, indessen scheint es sehr fraglich, ob ein definitiver Friede folgen wird.

Weizen-Versand aus dem Westen.

In neuerer Zeit hat Dulnuth, an der westlichen Spitze des Ober-See's gelegen, die früher für den Weizenverkehr wichtigsten Plätze: St. Louis, Chicago und Toledo, überflügelt.

Besonders im September cr. war in jener Stadt der Eingang von Weizen, vorzugsweise aus Dakota und dem nordwestlichen Minnesota, stärker als in dem ganzen Jahr vom Januar bis August und bedeutender, als in den übrigen genannten drei Städten. Der fast ausschliesslich auf dem Ober-See erfolgende Weiterversand ab Duluth ist nur bis Ende November möglich, da dann der Schluss der Schifffahrt im St. Mary's Canal — dem Verbindungsgliede mit dem Huron-, dem Michigan- etc. See — zu erfolgen pflegt.

Die Farmer in Dakota und Minnesota, welche mehr als die anderer Gegenden eine schleunige Versilberung ihrer Ernte-Erträge lieben, dreschen gewöhnlich sehr frühzeitig, um von dem billigeren Wasserwege so lange als möglich Vortheil zu ziehen.

Freikarten der Richter.

Der seitherige Gouverneur von Vermont, Barston, empfiehlt in seiner Abschiedsadresse die Erhöhung des jetzt nur 2 500 D. (ca. 10 600 M.) betragenden Jahresgehalts der Richter um 1 700 M., ferner die Gewährung von Reisekosten-Vergütung an dieselben, dagegen das Verbot der Annahme von Freifahrkarten. Ein solches Verbot scheint nach einem in den letzten Wochen vor einem der Gerichte jenes Staats vorgekommenen bemerkenswerthen Process sehr nothwendig zu sein. In Folge der von einem Redacteur gegen einen Oberrichter erhobenen Anschuldigung, dass er von den Parteien Geschenke annehme, sagten drei als Zeugen vernommene Eisenbahndirectoren aus, dass sie ihm und anderen Richtern Jahre lang für ihre Person und ihre Familien Freikarten gegeben und zwei der Directoren gestanden zu, dass ihre Gesellschaften während dieser Zeit vor jenem Oberrichter als Parteien gestanden hätten. Eine der Bahnen hatte ihn 8 000 Miles in seinem Privatwagen gefahren, ihm und seiner Familie auch eine Freifahrt bis Quebec und zurück gewährt, um den Director und dessen Familie bis zum Ausgangspunkt der Reise derselben nach Europa, zu begleiten. Diese „Gefälligkeiten“ mögen freilich durch die allgemein geübte Praxis erklärlich sein; der Präsident der Central Vermont Co. ging aber noch weiter, indem er erklärte, dass er sie ausgedehnt habe „um sich verbindlich zu zeigen für die seiner Bahn gewährten Vorrechte (franchises)“.

Ob dieses die wirkliche Ursache war oder nicht, mag man daraus entnehmen, dass es dieser Bahn gelungen ist, gegen irgendwelche Besteuerung durch Staat oder Gemeinden, Widerstand zu leisten, bis dieses endlich durch eine Gesetzbestimmung aus der neuesten Zeit unmöglich wurde.

Ein anderer Director gab eine, wohl der Wahrheit ebenfalls nahe kommende Erklärung dahin: „dass es die Politik der Bahn war, hervorragenden Männern Freikarten zu gewähren, weil dies dazu beitrage, die Strecken derselben zu empfehlen.“ Hierbei ist wohl ausgelassen, dass eine gewisse Begünstigung als Gegenleistung erwartet werde. Die Verwandlung in empfehlende Agenten wird den Richtern zwar nicht besonders angenehm sein, immerhin werden die meisten von ihnen dies aber noch vorziehen der anderen, sehr natürlichen Alternative, dass Eisenbahn-Vergünstigungen gewährt werden für zugesicherte oder erwartete richterliche Vergünstigung.

In dem oben gedachten Processe erklärte die Jury den Redacteur der Beleidigung schuldig, woraus zu schliessen ist, dass dieselbe Freikarten nicht als gewährte Vortheile erachtet. Die Empfehlung des ausscheidenden Gouverneurs, deren beifällige Aufnahme bei den leitenden Blättern und die Vorlegung eines entsprechenden Gesetzentwurfes bei der Legislatur zeigen aber, dass noch nicht alle Kenntniss der menschlichen Natur aus Vermont gewichen ist. Diese Bemerkungen treffen auch für viele andere Staaten zu, ausgenommen Massachusetts, wo die Richter sich der Besudelungen ihres Hermelins oder selbst dem Verdacht dazu fern gehalten haben. („Boston Advertiser.“)

Einfriedigung der Bahnen.

Einer der bedeutendsten Ausgabeposten der Bahnen in Texas bilden die Entschädigungen für getödtetes Vieh. Nun kann man allerdings sagen: es geschieht ihnen ganz recht, weshalb friedigen sie ihre Bahnen nicht ein. Aber die Gemeinden lassen dies leider nicht zu, sondern reissen die Gatter, wo sie hergestellt werden, wieder um. Denn in der Regenzeit ist der Bahnkörper beinahe der einzige trockene Platz, auf dem sich das Vieh niederlegen kann und es liegt daher dann darauf zu Hunderten von Stücken mit dem natürlichen Resultat, dass wenn die Züge nur einigermassen schnell fahren, sie leicht eine ganze Menge Vieh tödten. Dies beunruhigt aber die Viehbesitzer nicht im mindesten, denn die Eisenbahnen bieten den besten Markt — ein schäbiges dürres Stück auf der Weide wird zu einem ausge-

wachsenen fetten Vollblut bei der Entschädigungs-Reclamation oder vor Gericht. Es sind in der That Fälle bekannt geworden, wo Vieheigenthümer ihr Vieh gradezu auf dem Bahnkörper haben zu Markt führen lassen.

Die Ausgaben dieser Rubrik sollen auf einer Bahn in Texas ziemlich 3 pCt. ihres Actiencapitals betragen haben.

Eisenbahnclubs.

Die Zahl der Clubs, in denen Gegenstände, welche den Eisenbahnbetrieb betreffen, discutirt werden, vergrössert sich immer mehr. Der neueste ist der „Western Railway Club" in Chicago, welcher ein ausnahmsweise erfolgreicher zu werden verspricht, da es dort — mehr Eisenbahnbeamte giebt, als irgendwo sonst in Amerika und darunter gerade einzelne ganz besonders intelligente, deren zu erwartende Betheiligung grossen Nutzen für die Zwecke des Clubs und der Eisenbahninteressen überhaupt bringen wird. („Railr. Gaz.")

Jahresbericht der Northern-Pacificbahn.

Nach dem Bericht über den Betrieb dieser Bahn pro 1. Juli 1883/84, dem Jahre nach der Eröffnung derselben als transcontinentale Durchgangsbahn, gehören der Gesellschaft als Eigenthum 1 930¾ Miles (3 108 km), ausserdem betreibt sie 148 Miles einer fremden Gesellschaft gehörige Bahn und 478 Miles Zweigbahnen, welche die Oregon & Transcontinental Company für die Northern Pacificbahn gebaut hat und die nach und nach in ihr volles Eigenthum übergehen werden.

An Betriebsmitteln besass die Northern Pacificbahn am Schlusse des gedachten Geschäftsjahres: 391 Locomotiven, 275 Personen-, Gepäck-, Express- und Schlafwagen, 9 330 Güter- und 113 Dienstwagen aller Art, 6 Dampfschiffe und Trajectboote.

In der mit 180 Millionen Dollar abschliessenden Bilanz figuriren unter den Passivis: 49 Millionen Actien, 39 Millionen Stamm-Prioritätsactien, 40 Millionen Dollar erster und 15,8 Millionen Dollar zweiter Obligationen und 5,2 Millionen Dollar schwebende Schulden für Rechnungen und Darlehen etc. (gegen ca. 17 Millionen Dollar am Ende des Vorjahres). Die Obligationen haben sämmtlich einen Zinsfuss von 6 pCt.

Die Betriebsresultate stellen sich im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

	1883/84	Zunahme gegen 1882/83
Durchschnittliche Betriebslänge Miles	2 333	55,3 pCt.
Passagierzug-Miles	1 925 528	49,0 „
Frachtzug-Miles	3 179 470	29,0 „
Beförderte Güter t	1 442 800	32,0 „
Tonnenmiles	400 129 061	64,3 „
Beförderte Personen	716 040	30,0 „
Personenmiles	115 853 300	113,0 „

Der Zuwachs von 64 pCt. im Gütertransport ist also erreicht mit einer Zunahme von 29 pCt. in Güterzug-Miles, und der Zuwachs von 113 pCt. im Passagierverkehr von nur 49 pCt. in Personenzug-Miles, wonach also die durchschnittliche Zugbelastung sehr angewachsen ist, eine Folge der Eröffnung des Durchgangsverkehrs.

Die Einnahmen aus dem Verkehr betrugen, abgerundet:

	1884 D.	Zunahme gegen 1883 pCt.
Güterverkehr	7 865 000	45,4
Personenverkehr	4 237 000	101,9
Postverkehr	176 000	101,2
Expressverkehr	258 000	12,0
Verschiedene Einnahmen	68 000	124,4
Summa der Einnahmen	12 604 000	60,4

Betriebsausgaben, abgerundet	1883/84 D.	Zunahme gegen 1882/83 pCt.
Transportkosten	1 757 000	41,7
Zugkraft	2 394 000	51,6
Unterhaltung der Bahn und Gebäude	1 660 000	19,6
Unterhaltung der Wagen	590 000	34,1
Allgemeine Kosten	522 000	73,9
Steuern	255 000	81,0
Summa der Ausgaben	7 178 000	40,9
Also Nettoertrag	5 426 000	96,5
Hierzu gerechnet:		
Ueberschuss vom Vorjahre	1 150 000	
Verschiedene andere Einnahmen	79 000	
Ergiebt die zur Zins- und Dividendenzahlung disponible Summe von	6 655 000	

Verwendung derselben:

Renten	413 000
Zinsen für Obligationen	3 535 000
Reservirter Fonds	4 000
Zinsüberschuss	319 000
Eröffnungsfeier	179 000
Ueberschuss (verwendet zur Ausrüstung)	2 205 000
Summa	6 655 000

Vorstehende Zahlen enthalten nicht die Einnahmen aus den Landverkäufen, welche im Ganzen für 478 116 Acres = 2 184 000 D.
und für städtisches Terrain (town-lots) . . 98 000 „
zusammen also 2 282 000 D.
betrugen. Von dieser Summe sind in Stamm-Prioritätsactien bezahlt: 1 726 000 D. Der der Gesellschaft verbriefte Landbesitz belief sich im Ganzen auf 8 317 748 Acres, einschliesslich derselben beträgt aber die gesammte Fläche, auf welche die Gesellschaft nach Massgabe der ausgeführten Bahnlänge Anspruch hat, nach Abzug bereits verkaufter 5 Millionen, noch 36½ Millionen Acres, wovon 12 Millionen Acker- und Holz- und 13 Millionen Wiesenland. Im Bereich des Landbesitzes der Gesellschaft wurden an Regierungsländereien an Ansiedler im Vorjahre veräussert: 2½ Millionen Acres.

Aus den sonst gegebenen statistischen Notizen sind noch folgende hervorzuheben (in Kilometer und Mark umgerechnet):

	1883/84 ℳ.	Zunahme gegen 1882/83 pCt.
Bruttoerträge pro Kilometer	14 263	3,3
Betriebsausgaben pro Kilometer	8 122	9,2
Nettoerträge pro Kilometer	6 140	2,67
Einnahme pro Passagierzug-Kilometer	6,4	30,0
„ „ Güterzug-Kilometer	6,52	12,7
	₰	
„ „ Personenzug-Kilometer	9,08	8,5
„ „ Tonnenkilometer	5,07	11,7

Verschiedenes.

Die internationale Meridian-Conferenz,

welche am 1. October d. J. in Washington zusammentrat, hat am 22. October ihre Arbeiten beendet. Vertreten waren auf derselben ausser den Vereinigten Staaten Nordamerikas die Regierungen von: Brasilien, Columbia, Costa Rica, Chile, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Guatemala, Hawaii, Japan, Italien, Liberia, Mexico, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Paraguay, Russland, San Domingo, Salvador, Schweden, Schweiz, Spanien, Türkei und Venezuela. Das Ergebniss der Berathungen wurde — vorläufig natürlich ohne Verbindlichkeit für die Regierungen — in folgende Beschlüsse zusammengefasst:

1. Die Versammlung ist der Ansicht, dass es wünschenswerth ist, einen einzigen Ausgangs-Meridian für alle Nationen an Stelle der jetzt bestehenden Vielheit einzuführen.

2. Die Versammlung empfiehlt den vertretenen Regierungen, als Ausgangspunkt für die Längengrade den durch die Mitte des Durchgangs-Instrumentes auf der Sternwarte in Greenwich gehenden Meridian anzunehmen.

3. Von diesem Ausgangs-Meridian an sollen die Längen in zwei Richtungen bis zu 180° gezählt werden, und zwar die östlichen Längen mit dem Vorzeichen plus, die westlichen mit dem Vorzeichen minus.

4. Die Versammlung empfiehlt die Annahme eines Welttages für alle Zwecke, bei denen seine Einführung als geeignet befunden werden mag, ohne indessen den Gebrauch einer Ortszeit oder sonstigen Einheitszeit da, wo solche wünschenswerth ist, auszuschliessen.

5. Dieser Welttag soll für die ganze Erde beginnen mit dem Eintritt der Mitternacht unter dem Ausgangs-Meridian, in Uebereinstimmung mit dem Anfang des bürgerlichen Tages und Datums unter diesem Meridian, und soll gezählt werden von 0 bis 24 Stunden.

6. Die Versammlung spricht die Hoffnung aus, dass sobald als thunlich der Beginn des astronomischen und nautischen Tages überall auf denselben Mitternachtsanfang verlegt werde.

7. Die Versammlung spricht die Hoffnung aus, dass die technischen Studien, welche die Regelung und Anwendung des Decimalsystems in Bezug auf die Theilung der Winkel und der Zeit bezwecken, wieder aufgenommen werden mögen, um seine Einführung für alle die Fälle, in welcher es thatsächliche Vortheile gewährt, anzubahnen. („Centralbl. d. Bauverwaltung.")

Abgekürzte Bezeichnungen für metrisches Mass und Gewicht.

Die internationale Conferenz für das metrische Mass und Gewicht empfiehlt neuerdings die Einführung folgender Abkürzungen in den Bezeichnungen des metrischen Systemes:

Längenmasse: *km m dm cm mm*
Flächenmasse: km^2 *ha a* m^2 dm^2 cm^2 mm^2
Körpermasse: km^3 m^3 dm^3 cm^3 mm^3
Hohlmasse: *hl dal l dl cl*
Gewichte: *t q kg g dg cg mg*

Ferner regt die Conferenz an, obige Bezeichnungen in *Cursivschrift* (Italique) jeweilig *hinter* die bezügliche Zahl zu setzen und beispielsweise zu schreiben: 34,760 *m* und nicht, wie dies in Frankreich und in der Französischen Schweiz durchweg üblich ist: 34, *m* 760. Dann soll *nur das Komma* und nicht der Punkt als Trennungszeichen zwischen die Ganzen und Decimalen eingestellt werden. Der *Punkt ist Multiplicationszeichen* und soll daher nur als solches verwendet werden; deshalb darf auch hinter die Abkürzungen kein Punkt gesetzt werden. Ebenso unstatthaft ist es, mehr als dreistellige ganze Zahlen durch Kommata zu trennen, wie dies in der Handelswelt vielfach üblich ist. Um die Uebersichtlichkeit aufrecht zu erhalten, genügen kleine Zwischenräume zwischen je drei Zahlen vollständig.

Es sind das Grundsätze, welche bei uns grossentheils schon seit Jahren befolgt worden sind.

Einführung des metrischen Systems in England.

Die Englische Regierung hat eine Erklärung dahin abgegeben, dass sie der im Jahre 1875 abgeschlossenen internationalen Vereinbarung bezüglich der Regelung und Verwaltung der wissenschaftlichen Grundlagen des metrischen Mass- und Gewichtssystems beitrete. Ob man damit in England, wo bis jetzt das metrische System gesetzlich nur facultativ zugelassen ist, für die nächste Zeit eine Einführung des metrischen Systems beabsichtigt, ist abzuwarten. Neben England, Canada, den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Persien, wo bereits ein facultativer Gebrauch des metrischen Systems besteht, sind es von den Culturstaaten nur noch die Türkei, Aegypten, Britisch-Indien, sowie die Südamerikanischen Republiken Uruguay und Venezuela, welche dasselbe noch nicht eingeführt haben, während Russland dasselbe wenigstens beim Eisenbahnwesen eingeführt hat. Es lässt sich, wie die „D. Bau-Ztg." mit Recht bemerkt, wohl erwarten, dass diese Staaten einem Uebergange Englands zum Metersystem ohne Ausnahme sich anschliessen würden und es hinge somit nur von jenem ab, einen der wichtigsten Culturfortschritte der Menschheit, Einheit des Mass- und Gewichtssystems, ins Leben zu rufen.

Centralverein Deutscher Bauunternehmer.

Am 4. vorigen Monats hat sich in Eisenach mit dem Sitz in Meiningen ein Centralverein Deutscher Bauunternehmer gebildet, der sich die Hebung der socialen und wirthschaftlichen Lage des Bauunternehmerstandes zum Ziele gesetzt hat und dasselbe durch Rechtsschutz auf allen Gebieten des Bauwesens, Organisation der Arbeit, Verbesserung des Submissionswesens, Hebung der Creditverhältnisse und Herausgabe einer Fachzeitung erreichen will.'

Luftdruck-Strassenbahn.

Nach einer Mittheilung des „Scientific American" sind neuerdings Versuche zum Betriebe von Strassenbahnwagen mit Luftdruck in anderer als der bisher, z. B. von Mékarsky und Beaumont, angewandten Weise ausgeführt worden. Bei den älteren Verfahren wird der Triebwagen an der Anfangsstation mit Pressluft gefüllt und verbraucht dieselbe allmälig während der Fahrt. Es ist öfters vorgekommen, dass durch Ungeschicklichkeit des Treibers oder durch aussergewöhnliche Widerstände während der Fahrt die Pressluft zu früh verbraucht wurde und der Wagen zum Stillstand kam. Ausserdem muss eine sehr bedeutende todte Last unnützerweise mit befördert werden. Die von Pardy in San Francisco erfundene Betriebsweise vermeidet beide Uebelstände, indem längs der ganzen Strassenbahnlinie ein mit Pressluft gefülltes Leitungsrohr verlegt ist, aus dessen in kurzen Abständen angebrachten Auslassventilen die Triebmaschine des Strassenbahnwagens gespeist wird. Die Luftpumpe, verbunden mit einem zur Druckausgleichung dienenden Sammler für die Pressluft, befindet sich am Ende der Linie. Die Höhe des Luftdrucks beträgt 7 Atmosphären. Die Auslass- oder Speiseventile liegen an Strassenkreuzungen oder solchen Stellen, wo die Reisenden ab- und zuzugehen pflegen, sodass die Füllung der Triebmaschine vor sich geht, während der Wagen ohnehin halten muss. Man hofft die Hälfte der von der Dampfmaschine beim Betriebe der Luftpumpe geleisteten Arbeit auszunutzen, während bei dem Seilbetrieb fast drei Viertel der Triebkraft für die Bewegung des unbelasteten Seils verbraucht werden. Bei der ersten Versuchsfahrt legte der Triebwagen 1 200 bis 1 300 m ohne Aufenthalt zurück, wobei sein Eigengewicht 35 und das Gewicht der Fahrgäste 25 Doppelcentner betrug. Auf waagerechter Bahn erreichte bei dieser Fahrt der Triebwagen die Geschwindigkeit von 26 km in der Stunde und auf einer mit 1 : 37 geneigten Rampe 13 km in der Stunde. Die neue Betriebsweise soll demnächst bei 2 Linien in San Francisco zur Einführung gelangen.

Strafrecht.

Verfälschung von Eisenbahnbillets. Der Reisende H. hatte am 11. November 1883 auf der Eisenbahnstation Bönen ein sog. Retourbillet für die Eisenbahnfahrt von Bönen nach Hamm und zurück gelöst, dessen Giltigkeit zur Rückfahrt mit dem 12. November 1883 ablief. Auf diesem Billet war bei der Verausgabung die Zeit der Giltigkeit durch Abstempelung in der Weise ausgedrückt worden, dass durch den Billetschalterbeamten die Zahlen „11. 11. 83. V. 9." eingepresst wurden. H. benutzte dieses Billet zunächst zur Fahrt nach Hamm, sodann aber erst am 14. November 1883 zur Rückfahrt nach Bönen. Um für diese zweite Benutzung dem Billet das Ansehen zu geben, als sei es erst am 14. November gelöst worden, veränderte er von den eingepressten Zahlen irrthümlich die zweite 11 (das Monatszeichen) in eine 14, sodass das Billet nunmehr die Bezeichnung hatte: „11. 14. 83. V. 9." Während der Rückfahrt wurde diese Abänderung bemerkt, gegen H. die Anklage wegen qualificirter Urkundenfälschung erhoben und H. wegen dieser Strafthat verurtheilt. In der von H. eingelegten Revision machte er geltend, dass „eine Verfälschung des in Rede stehenden Billets nicht angenommen werden könne, weil das massgebende Datum „der 11. unverändert geblieben, die Veränderung des 11. Monats in den gar nicht vorhandenen 14. Monat aber von keinerlei Erheblichkeit sei." Diesen Angriff erachtete das Reichsgericht für erheblich und hob die vorinstanzliche Entscheidung unter Zurückweisung der Sache an dieselbe auf, indem es begründend ausführte: „Eine Urkunde ist als verfälscht anzusehen, wenn ihr durch Aenderung des Inhalts die Bedeutung eines Beweismittels über Thatsachen verliehen wird, für welche sie vorher überhaupt nicht oder nicht ausschliesslich bestimmt war. Darnach erfordert der Begriff der Verfälschung, dass die Aenderung des Inhaltes der Urkunde, ebenso wie diese selbst eine beweiserhebliche Bedeutung hat. Wird also durch die vorgenommene Aenderung nur ein für die Beweiserheblichkeit gleichgültiger Punkt betroffen, so kann wegen Mangels des objectiven Thatbestandes von der vollendeten Verfälschung einer Urkunde nicht die Rede sein." (Erk. des IV. Strafsen. des Reichsgerichts vom 19. September 1884 wider H. Rep. 1599/84.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Am 15. d. M. wird die zwischen Essen und Mülheim a/d. Ruhr belegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Station Altendorf auch für den Güter-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Die Beförderung von Fahrzeugen von und nach Station Altendorf ist bis auf Weiteres ausgeschlossen.

Gleichzeitig werden die folgenden Nachträge zu den Local-Tarifen für unseren Verwaltungsbezirk eingeführt:

a) Nachtrag VI zu dem Local-Gütertarife vom 1. April 1883:

b) Nachtrag V zu dem Ausnahmetarife B für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. April 1883.

Die Nachträge enthalten ausser den Entfernungen bezw. Frachtsätzen für Station Altendorf einige Aenderungen und Berichtigungen.

Elberfeld, den 10. November 1884. (2718)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Der Name der zwischen den Stationen Weleschin-Krumau und Steinkirchen der Bahnstrecke Linz-Budweis gelegenen Haltestelle Holkau-Zwinsen ist — nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahn — in Holkau-Rimau abgeändert worden.

Berlin, den 11. November 1884. (2718a)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

II. Güterverkehr.

Am 15. d. M. kommen im **Rheinischen Nachbar-Verkehr** zur Einführung:

1. Die Nachträge No. VII zum Heft 2, No. VI zu den Heften 3 und 4, No. VIII zum Heft 5 des Gütertarifs vom 1. April 1883;
2. die Nachträge No. VII bezw. VI und V zu den Heften 1—3 des Ausnahmetarifs B vom 1. April 1883;
3. anderweite, zum Theil erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für den Verkehr der Stationen Buer, Gladbach, Horst und Hugo einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), der Aachen-Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn andererseits.

Die genannten Nachträge enthalten unter Anderem Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für die Stationen Altendorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld und Büttgen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), anderweite, theils erhöhte Frachtsätze für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen sowie Berichtigungen.

Soweit die neuen Frachtsätze Erhöhungen gegenüber den bisherigen in sich schliessen, bleiben die letzteren noch bis zum 31. December d. J. in Geltung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 11. November 1884. (2719)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Im Tarifheft No. 3 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** treten im Verkehr mit Stationen der Königlichen Eisenbahn-Directionen Köln (rechts- und linksrheinisch) vom 1. Januar 1885 ab einige Aenderungen in der Instradirung ein. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Bromberg, den 6. November 1884. (2720J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die im Nachtrag VI zum Heft 6 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Main-Neckarbahn-Badischer Verkehr) für Frankfurt Westbahnhof vorgesehenen Frachtsätze der Ausnahmetarife No. 6 (Getreide etc.) und No. 8 (Spiritus und Sprit zum Export) finden mit sofortiger Wirkung auch Anwendung für den Verkehr ab den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, Frankfurt Ostbahnhof und Sachsenhausen.

Karlsruhe, den 10. November 1884. (2721)
General-Direction
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn. Mit Giltigkeit von sofort erscheint der erste Nachtrag zum Tarif für den directen überseeischen Güterverkehr von Lübeck etc. via Königsberg (Pillau) nach Moskau vom 1./13. Mai cr. Derselbe enthält die Einbeziehung von Le Hâvre in den directen überseeischen Verkehr, sowie diverse Berichtigungen und Ergänzungen zum zeitigen Tarif. Exemplare qu. Nachtrages sind käuflich à 10 ₰ bei den Güterexpeditionen Königsberg und Pillau zu haben.

Königsberg, den 10. November 1884.
Die Direction. (2722)

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Die Frachtsätze der vom 15./27. October cr. giltigen Specialtarife für Getreide etc. und Oelsaaten in vollen Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Rjask-Wjasma, Rjask-Morschansk, Morschansk-Sysran, Tambow-Saratow, Koslow-Tambow und Rjaesan-Koslow Bahn nach Memel treten vom 25. December cr. n. St. ausser Kraft.

Königsberg, den 7. November 1884.
Direction der Ostpreussischen
Südbahn. (2723)

Im **Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarif** Theil II, Heft 2 kommen fortan für die Artikel Raps, Reps und Rübsen in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit Gültigkeit bis zum 31. December d. Js. folgende, auf einer Ermässigung der Fracht der ausländischen Bahnverwaltungen beruhende Sätze im Reclamationswege zur Anwendung.

Von den Stationen der U. N. O. B.		pro 100 kg in Mark
Salgó-Tarján .	nach Berlin B. G. und Schles. Bhf.	3,88
Halmi		5,04
Kisvarda . . .		4,77
Liszka Tolcsva .		4,49
Mikola		4,99
Szatmar . . .		4,93

Die Erstattung der Differenz gegen die offiziellen Frachtsätze erfolgt durch die Ungarische Staatsbahn gegen Vorlage der Original-Aufgabsrecepisse bis längstens Ende März 1885.

Breslau, den 9. November 1884. (2724)
Königliche Eisenbahn-Direction,
für die Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Mit Giltigkeit ab 1. November l. Js. ist der V. Nachtrag zum **Badisch-Bayerischen Gütertarife** vom 1. October 1878 erschienen.

Der Badisch-Bayerische Gütertarif via Würzburg-Lauda vom 10. Mai 1883 tritt gleichzeitig ausser Kraft.

München, den 10. November 1884. (2725)
Generaldirection
der K. B. Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.

Deutsch-Französischer Güterverkehr (via Elsass-Lothringen). Mit Beginn des Jahres 1885 kommen für den Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich neue Tarifsätze zur Einführung, welche bestimmt sind, die bisher gültigen, im Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch und Süddeutsch-Französischen Verkehr vom 15. Juli 1881 (Verkehr mit Deutschland) nebst Anhängen und Nachträgen enthaltenen Taxen zu ersetzen.

Letztere treten daher mit Jahresschluss ausser Kraft.

Auskunft über die neuen Taxen ertheilt das hiesige Verbands-Abrechnungsbüreau.

Strassburg, den 8. November 1884. (2726)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande kommen von jetzt ab zwischen Budenheim (H. L. B.) und einzelnen Sächsischen Stationen directe Frachtsätze der Classe A² und des Specialtarifs III zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 11. November 1884. (2727)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 16. November cr. tritt zum **Ausnahmetarif für die Beförderung von Schlachtvieh** in Wagenladungen von Stationen des Bezirks Bromberg nach Hamburg, Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen via Berlin der Nachtrag 3 in Kraft, welcher neue Sätze für den Verkehr mit Cüstrin des Bezirks Bromberg, sowie mit Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn enthält.

Näheres ist bei den Verbands-Stationen zu erfahren. (2728 J)

Bromberg, den 9. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 16. November 1884 tritt der Nachtrag XV zum **Preussisch-Oberschlesischen Verband-Gütertarif** in Kraft.

Derselbe enthält:

a) die Aufnahme der Güter-Haltestelle Sobbowitz des Directionsbezirks Bromberg und der Stationen bezw. Güter-Haltestellen Nimptsch, Puschkowa und Sohrau i/Oberschl. des Directionsbezirks Breslau in den Verband;

b) anderweite Tarifkilometer für den Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen;

c) Aenderung der Schreibweise von Stationsnamen.

Exemplare des Nachtrages sind durch Vermittelung unserer Billet-Expeditionen zu beziehen. (2729 J)

Bromberg, den 9. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die Frachtsätze für zum Export bestimmte Sendungen Getreide und Oelsaamen u. s. w. ab Kiew Fluss nach Danzig und Neufahrwasser werden vom 16. d. M. ab bis zum Schluss der Navigation auf der Dniepr, spätestens aber bis 12. December cr. n. St. auf 64,27 Rbl. und 58,60 ℳ bezw. 64,27 Rbl. und 60,20 ℳ ermässigt.

Danzig, den 13. November 1884. (2730 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Am 15. November d. J. tritt für den **Localverkehr** der Reichseisenbahnen der III. Nachtrag zum Kilometerzeiger und der I. Nachtrag zu Theil II des Gütertarifs in Kraft. Gratis.

Strassburg, den 10. November 1884.
Kaiserliche Generaldirection (2731)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. d. M. kommt je ein **Nachtrag X** zum **Gütertarif** (Theil II) vom 1. September 1881 und zum **Ausnahmetarif B. (Steinkohlen etc.)** vom 1. Juli 1881 für den Localverkehr des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten unter Anderem anderweite, zum Theil erhöhte Tarifentfernungen bezw. Frachtsätze für verschiedene Stationen. Die erhöhten Entfernungen und Frachtsätze treten erst mit dem 1. Januar 1885 in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.
Köln, den 10. November 1884. (2732)
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Am 1. Januar 1885 treten für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Hemelingen-Vehrte und Emden-Papenburg des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und der Station **Berlin (Hamburger Bahnhof)** andererseits erhöhte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.
Köln, den 8. November 1884. (2733)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Englisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Vom 1. Januar 1885 ab werden die Frachtsätze der Classe A1 und B im directen Englisch-Südwestdeutschen Güterverkehre um 5 Frcs. pro 1 000 kg erhöht.
Köln, den 15. November 1884. (2734)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. d. M. treten im rubricirten Verbande zwischen Brechelshof einerseits und Stationen der Strecke Arnsdorf-Breslau andererseits, sowie zwischen Jauer einerseits und Pahlowitz, Wildschütz und Kohendau andererseits directe Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III in Kraft, über deren Höhe bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie dem Auskunftsbureau hier — Bahnhof Alexanderplatz — Näheres zu erfahren ist.
Berlin, den 9. November 1884. (2735)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr und Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Bromberg. Die innerhalb des Deutsch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Januar 1881 und des Gütertarifs für den Verkehr Köln (linksrheinisch)-Bromberg vom 1. Mai 1882 bestehenden Ausnahme-Frachtsätze für Flachs, Flachsheede und Werg bei Aufgabe von mindestens 20 000 kg mit einem Frachtbriefe (Ausnahmetarif 8 bezw. Ausnahmetarif 4) werden mit dem 1. Januar 1885 aufgehoben.
Köln, den 12. November 1884. (2736)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Ostpreussische Südbahn. Für Maissendungen ab Ungeni tr., Station der Russischen Südwestbahnen, wird die Fracht für die Strecke Prostken-Korschen tr. bei Sendungen nach Stationen westlich Biessellen (Station der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg) von sogleich auf 46 *M.* pro 10 000 kg incl. Umladegebühr herabgesetzt.
Königsberg, den 13. November 1884.
Die Direction. (2737)

Am 1. Januar 1885 tritt ein neuer **Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn mit zum Theil ermässigten, zum Theil erhöhten Frachtsätzen in Kraft. Die bezüglichen Tarife vom 15. September 1882 nebst Nachträgen werden hierdurch aufgehoben. Druckexemplare des Tarifs sind von Mitte December cr. ab zu haben, bis dahin ertheilt nähere Auskunft unser Verkehrsbureau.
Breslau, den 12. December 1884. (2738)
Königliche Eisenbahndirection,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. Der Rubelfrachtsatz für die Beförderung von Getreide u. s. w. ab Snamenka, Station der Fastow-Bahn, nach Danzig und Neufahrwasser (Nachtrag IV zu Heft III) wird vom 15/27. December cr. ab auf 117,86 Rubel erhöht.
Danzig, den 13. November 1884. (2739 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II und Importtarif nach Moskau via Wirballen-St. Petersburg. Unsere Bekanntmachung vom 22. October cr. — II e 5705 F — ergänzen wir dahin, dass im Verkehr von den Stationen Breslau N. M. E., Breslau O. S. E. und Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof) diejenigen Transporte nach Moskau, die nach dem Theil II des Gütertarifs des Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverbandes auf den beiden Routen via Sosnowice und via Grajewo und nach dem Importtarif nach Moskau auf der Route via Wirballen-St. Petersburg zu den gleichen Frachtsätzen befördert werden, vom 1. Januar 1885 neuen Styls ab unter Ausschluss der Routenvorschrift zwischen den drei genannten Routen der Art werden vertheilt werden, dass jede Route sämmtliche Transporte für zehn auf einander folgende Tage, und zwar:
die Sosnowicer Route die Transporte vom 1. bis 10. jeden Monats neuen Styls,
die Grajewoer Route die Transporte vom 11. bis 20. jeden Monats neuen Styls und
die Wirballener Route die Transporte vom 21. bis ultimo jedes Monats neuen Styls
erhält.
Bromberg, den 10. November 1884. (2740J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages III zum Tarif vom 1. Mai 1883. Mit 12. November l. J. tritt der Nachtrag III zum Tarife für den Oesterr.-Galiz.-Rumän. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Mai 1883 in Wirksamkeit.
Der Tarifnachtrag enthält: Uebernahmsfrachtsätze ab der Station Krakau für directe Sendungen von Deutschland nach Stationen der Rumänischen Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn und vice versa.
Exemplare dieses Tarifnachtrages können bei den Centralstellen der betheiligten Eisenbahnen, sowie bei den Betriebsleitungen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn in Lemberg und Jassy, insoweit der Vorrath reicht, gratis bezogen werden.
Wien, den 10. November 1884. (2741)
Die Verbandverwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der Oest.-Ung. Monarchie“ treten für Rohzucker, bei Aufgabe resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachsätze zu den im Centralblatte angeführten Bedingungen im Reclamationswege in Kraft, und zwar:

Von	nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Aussig Landungsplatz		Dresden Elbkai
	in Mark pro 100 kg		
Bisenz . .	2,15	*)	2,50
Hullein . .	1,95	*)	2,30
Hohenau .	2,16	*)	2,51

*) Exclusive 10 Markpfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 10. November 1884. (2742)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Den Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) betreffend. Mit 10. November l. J. treten an Stelle der in Theil III, Tarifheft No. 1, giltig seit 1. October 1883 enthaltenen Ausnahmetarife für den Transport von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten, ferner von Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl sowie von gebrauchten leer retour gehenden Getreide- und Mehlsäcken neue directe Tarife in Wirksamkeit, und zwar
a) Theil III, Tarifheft No. 1 für den Verkehr mit Oesterr. Stationen,
b) Theil III, Tarifheft No. 2 für den Verkehr mit auf Ungarischem Gebiete gelegenen Stationen

einerseits, und Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckar-Bahn, der Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, des K. Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a/M., des K. Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (linksrh.), und den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits.
Exemplare des neuen Theil III, Tarifheft No. 1 und 2 können von unserer commerciellen Direction in Wien, und solche des Tarifheftes No. 2 von der gesellschaftlichen Betriebsdirection in Budapest direct oder im Wege der Verbandstationen zum Preise à 60, bez. 70 kr. pro Exemplar bezogen werden.
Wien, den 30. October 1884. (2743)
Die General-Direction.

III. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Hannover. Die Lieferung von:
a) 4 Stück Güterzug-Locomotiven (Compound System),
b) 4 Stück zweiachsige Normal-Tender-locomotiven,
c) 8 Stück dreiachsige Normal-Tender-locomotiven

soll vergeben werden.
Termin:
Montag, den 1. December 1884.
Bedingungen gegen Einsendung von

6 *M.* bezw. 2 *M.* für jede Locomotivgattung vom unterzeichneten Bureau zu beziehen.
Hannover, den 11. November 1884.
Maschinentechnisches Bureau. (2744)

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die neue Elbbrücke bei Rosslau im Gewicht von ca. 711 000 kg soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Gewichtsberechnung liegen im maschinentechnischen Büreau zur Einsicht aus und werden gegen gebührenfreie Einsendung von 10 *M.* und 50 ₰ Porto durch den Bureauvorsteher, Eisenbahnsecretär Boye portofrei abgegeben.

Die Offerten sind an das unterzeichnete Bureau Neuegasse 29/33 bis zu dem am Sonnabend, den 6. December cr., Mittags 12 Uhr anstehenden Submissionstermine portofrei einzureichen.
Erfurt, den 12. November 1884. (2745)
Maschinentechnisches Büreau.

Die Lieferung von:
1. 15 Kalkdeckelwagen,
2. 220 Cokeswagen,
3. 103 eisernen Kohlenwagen,
4. 500 Wagenachsen mit Rädern und Radreifen,
5. 1 352 Wagenlagerkasten,
6. 3 042 Wagen-Trage- und Spiralfedern

soll in öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen auf dem diesseitigen maschinentechnischen Bureau zur Einsicht aus und können gegen Erstattung der Druckkosten von 5 *M.* ad 1, 2 und 3 und von je 1,50 *M.* ad 4, 5 und 6 von daher bezogen werden.

Offerten sind bis spätestens den 23. November Abends mit der Aufschrift: „Offerte auf Wagen bezw. Wagentheile" frankirt an unser maschinentechnisches Bureau, Domhof 48 hierselbst, einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet am 24. November, Vormittags 10 Uhr, in dem genannten Büreau statt.
Köln, den 6. November 1884. (2746)
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.).

Königliche technische Hochschule in Aachen.

Auf den 1. Januar 1885 ist die Stelle eines Assistenten für Wege- und Eisenbahnbau durch einen akademisch gebildeten Ingenieur zu besetzen. Solche, welche praktisch im Eisenbahnbau gearbeitet haben, werden vorgezogen. Remuneration monatlich 137,50 *M.* Gesuche mit Beifügung eines Lebenslaufes und Abschriften der Zeugnisse sind an den Rector der technischen Hochschule zu richten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 91. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 26 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. November 1884.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXIX.

Ehe diese Correspondenz Sandy Hook erreicht hat, wird man das Resultat der am 4. November 1884 in den Vereinigten Staaten vorzunehmenden Wahlen jener „Electoren", welche ihrerseits einen Präsidenten und Vicepräsidenten zu wählen haben, auch in Europa kennen. Sind die Electoren gewählt, so weiss man, welche Candidaten siegen, weil die Electoren nicht nach Gutdünken abstimmen dürfen; sie sind von den Urwählern auf einen Namen gewählt: Diesmal entweder auf Blaine oder auf Cleveland.

Man behauptet allgemein, dass es wohl noch nie einen so hitzigen Wahlkampf gab, wie in diesem Jahre. Viele schreiben die beispiellose Geschäftsstockung der Unsicherheit der inneren politischen Lage zu; das klar zu durchschauen, liegt ausserhalb des Könnens einzelner Personen, dazu braucht man gute statistische Rapporte und erst wenn sie gesichtet sind, könnte man Schlüsse ziehen.

Soviel scheint mir aber fest zu stehen, dass wegen der hochgradigen Erregung der Parteien etwa jetzt störende Einflüsse auch nach der Wahl fortwirken werden, weil die Erbitterung und gegenseitige Beschimpfung zu gross ist.

Nun, die Politik beeinflusst, besonders in einem Lande wie Amerika, die Eisenbahnprosperität, und die Aussichten sind in keiner Weise glänzend.

Auswanderungslustige mögen sich jetzt doppelt und dreifach überlegen, ob sie nicht lieber daheim bleiben. Ich glaube, dass die Farmer nie wieder Preise erzielen werden, wie vor einigen Jahren, weil sich nicht nur die einzelnen Staaten der Union jährlich selbst mehr Concurrenz machen, da die Bevölkerung und mit ihr der Raubbau zunimmt, sondern auch die überall bereits vorhandenen Eisenbahnen die Körner in Seehäfen bringen, wo die En gros-Preise ohnehin schon gedrückt sind. Im Kleinverkaufe fühlt man hier im Osten den Ueberfluss des Westens gar nicht, die Lebensmittel sind, Dank den vielen unnützen Zwischenhändlern, jetzt in Newyork so theuer und, einige Artikel ausgenommen, so schlecht oder verfälscht wie früher.

Der Landwirth kann hier, wenn er etwas Capital besitzt, mit Sicherheit darauf rechnen, „sein Leben zu machen", wie man hier sagt, vorläufig aber, und vermuthlich auf viele Jahre hinaus, weiter nichts. Es wird dem Einwanderer, verfügt er nicht über bedeutende Mittel, auf Jahre hinaus kaum Etwas übrig bleiben, um Kleider neu zu beschaffen. Eine grosse „Kleiderfabrik" nach der anderen fallirt aus Mangel an Absatz.

Den grossen Eisenbahngesellschaften im Westen sind bekanntlich Millionen von Ackern Landes als Prämie für den Bau der Bahnen geschenkt worden. Diese ungeheuren Ländereien will man selbstverständlich verkaufen und ganze Züge voll von Einwanderern werden in jene Gegenden dirigirt. Die Bahnen machten glänzende Geschäfte, doch scheint der Zudrang der Käufer nachgelassen zu haben, sonst könnten die Course nicht so niedrig stehen wie jetzt. Ob diese Zehntausende und Zehntausende, welche man in den fernen Westen schleppte und denen man das Land theuer genug verkaufte, glücklich sind, ja nur auf ihre Kosten kommen, ich weiss es nicht, weil ich nicht dort war und die gewöhnlichen Zeitungsberichte über diese Angelegenheiten meist sehr parteiisch gehalten sind. Wenn aber die Farmer in der Nähe einer Stadt wie Newyork, wie ich mit eigenen Augen beobachtete, im Allgemeinen von Jahr zu Jahr mehr herabkommen, z. B. in Menlo Park fast alle Farmer ihre Häuser und Anwesen verkaufen möchten, weil sie zu Grunde gehen, aber keine Käufer finden, wenn die Farmer im ganzen Staate Newjersey, auf Long Island, also in der Umgebung eines Riesenmagens wie Newyork oder Philadelphia, klagen — was soll man erst weit hinten im Westen erwarten, wo der Farmer ganz in den Händen eines „Geldmannes" ist?

Ich will nicht behaupten, dass die Verhältnisse im fernen Westen wirklich so traurig sind, ich fürchte es nur, und oft genug werden sie in scheinbar gut unterrichteten Blättern so dargestellt; da aber der Farmer hier im Osten auf keinen grünen Zweig kommt, so ist es mehr als wahrscheinlich, dass es unseren Landsleuten im Westen nicht besser ergeht. Noch mehr Einwanderer, wenn sie nicht etwa Angehörige aufzusuchen haben, dorthin zu dirigiren wäre traurig, und könnte nur dadurch erklärt werden, dass die Bahnen, oder jene Speculanten, welche von den Bahnen kauften, durchaus Käufer für ihre Ländereien haben wollen. Was aus den Käufern wird, ist den Verkäufern gleichgültig, sobald das Land gezahlt ist. Im Winter 1880—81 sollen Tausende „dort hinten", da sie völlig obdachlos waren, erfroren sein.

Soviel ich weiss, wohnt jetzt der grosse Eisenbahnmagnat Villard (Willmar) in Berlin. Er wird am besten in der Lage sein,

Auskunft über jene Gegenden zu geben. Er ist mit den hiesigen Geldleuten zu sehr verfeindet, als dass man, von seiner bekannten Ehrenhaftigkeit ganz abgesehen, annehmen könnte, er sei nach Deutschland gegangen, um mit Deutschem Schweisse und Blute die Actien der Nord Pacific Bahn zu düngen.

In vielen Staaten kann man keinen Grund und Boden erwerben, wenn man nicht vorher seine alte Heimath „abgeschworen“ und neu geschworen hat, dass man die ehrliche Absicht hege, Bürger der Vereinigten Staaten zu werden. Billiges Regierungsland kann man ohne diese Förmlichkeit überhaupt nicht erlangen: Sollte nun hier ein innerer oder äusserer Krieg ausbrechen, so müsste jeder gesunde Bürger bis zum 45. Lebensjahre Soldat werden, denn im Kriegfalle herrscht hier genau wie in den meisten Europäischen Staaten allgemeine Wehrpflicht.

Sehr ernsten Zeiten gehen die Vereinigten Staaten allem Anscheine nach entgegen, deshalb kann ich Landwirthe nur vor der Auswanderung nach Amerika warnen.

Die Ermässigung des Fahrpreises auf den Hochbahnen während der Sonntage und die Einbeziehung der 2. und 9. Avenue Bahnen in den Sonntagsverkehr scheint sowohl dem Publikum, als auch den Bahnen Vortheil zu bringen. Die Züge sind stets gut besetzt, zum Theil überfüllt und trotz der erhöhten Regiekosten nahmen die Bahnen bereits am zweiten Sonntage über 800 D. netto mehr ein, als am entsprechenden Sonntage 1883. Einer Zeitungsnotiz entnehme ich Folgendes: Täglicher Verkehr auf den Hochbahnen Newyorks 3 562 Personenzüge (es giebt nämlich noch Regiezüge für Material etc.); von der Totalsumme entfallen allein 2 101 auf die 3. Avenue; im Jahre 1883 sollen 92 124 943 Passagiere befördert worden sein.

Die ganze Strecke zwischen der Batterie und dem Harlem River können jedoch auf der 3. Avenue Bahn kaum mehr als 912 Züge durchfahren, und zwar 480 während der 6 Stunden mit ermässigter Gebühr, 432 während der übrigen 18 Stunden. Einbegriffen sind daher jedenfalls die Züge von Chatham Square nach City Hall, von der Station 34. Strasse in dieser Strasse hin unter der 2. Avenue Hochbahn durch bis an den East River, dann von der Station 42. Strasse auch in dieser Strasse hin bis zum Centralbahnhofe. Die beiden letztgenannten Zweiglinien bedürfen nur kleiner Züge, bestehend aus einer Locomotive und einem Waggon; schliesslich 53. bis 58. Strasse in der 6. Avenue.

Man kann bereits für 12 D. von Newyork nach Chicago (983 Englische Meilen) fahren. Die Pennsylvania Bahn soll erklärt haben, ihre Preise selbst dann nicht herabsetzen zu wollen, wenn Concurrenzbahnen bis auf 10 D. herabgehen. Darauf hin erwartet man nun, dass die Concurrenzbahnen auf 5 D. ermässigen. Die Newyork Central and Hudson River Railroad hat ihre Zweig- und Verbindungsbahnen ermächtigt, 1 Cent pro Englische Meile als Basis des allgemeinen Tarifes anzunehmen. Diesen Tarif hat die Pennsylvania Bahn schon lange in Form einer Art von Abonnement. Man kann bei derselben Hefte kaufen, welche 1 000 Meilen weit gelten, pro Meile zahlt man 1 Cent. Die Conducteure sind sehr gewandt im Loslösen der Coupons; diese Hefte müssen jedoch in dem aufgedruckten Kalenderjahre benutzt werden.

Besonders bei Damen, welche öfters nach Newyork „Shopping“ (in eleganten Läden einkaufen oder nur das Ausgelegte ansehen) fahren, erblickte ich häufig derartige Hefte. Excursionstickets wären zu theuer, Monatsabonnement würde Verschwendung sein, aber 1 000 Meilen im Jahre kann man schon bewältigen, wenn man auch nur 10 Englische Meilen von der Stadt wohnt und wöchentlich nur einmal hin und her fährt.

Reform des staatlichen Submissionswesens.

Ueber die am 13. und 14. d. M. im grossen Sitzungssaale der Potsdamer Bahn abgehaltene Conferenz der Sachverständigen für das Submissionswesen, welcher ein ausführlicher Entwurf der allgemeinen Bestimmungen, betreff. die Vergebung von Leistungen und Lieferungen (siehe die Notiz in No. 87 S. 1115 d. Ztg.), sowie eine trefflich vorbereitete Fragestellung zugegangen war, liegt folgender Bericht vor: Die Versammlung trat nach knapper Einleitung der Verhandlung Seitens des mit der Leitung der letztern betrauten Geh. Oberbauraths Grütefin unmittelbar in die Berathung des Punktes 1 der Tagesordnung, betreffend Berücksichtigung absoluter Mindestgebote, ein.

Die zu diesem Punkt gestellte Frage 1 lautete:

1. Erscheinen die bezüglich der Zuschlagsertheilung sowohl bei öffentlichen als bei engern Submissionen in dem Entwurfe in Aussicht genommenen Bestimmungen geeignet, einer etwanigen zu weit gehenden Berücksichtigung absoluter Mindestgebote wirksam vorzubeugen?

Diese neuen in Aussicht genommenen Bestimmungen weichen von den bisher geltenden Vorschriften, welche für öffentliche Submissionen sich im Wesentlichen auf die Bestimmung beschränken, dass die Auswahl unter den drei Mindestfordernden vorbehalten bleibt, zunächst darin ab, dass der Grundsatz an die Spitze gestellt ist, es dürfe der Zuschlag nur einem in jeder Beziehung annehmbaren Gebot, welches die tüchtige und rechtzeitige Ausführung der betreffenden Arbeit garantirt, ertheilt werden. Im Einzelnen sollen deshalb neben den nicht probemässigen Angeboten solche von vornherein ausgeschlossen werden, bei welchen der Preis in offenbarem Missverhältniss zu den Selbstkosten steht. Unter den übrigen bleibt die Auswahl unter den drei Mindestfordernden vorbehalten, und zwar soll der Zuschlag demjenigen ertheilt werden, dessen Angebot nach allen Seiten und zwar nicht blos in finanzieller Hinsicht als das günstigste anzusehen ist. Ceteris paribus ist thunlichst auf Berücksichtigung der in der Nähe der Lieferungsstelle wohnenden Offerenten Bedacht zu nehmen. Principiell abweichend von der Vorlage verlangte Maurermeister Evers-Hannover unbedingten Ausschluss des Mindestfordernden, Baumeister Fehlisch Ausschluss desselben, sofern sein Angebot nicht den veranschlagten Minimalpreis erreicht, Mühlich und Franz-Hannover, wenigstens für Handwerker, desgl. Rathsmaurermeister Schwager-Berlin. Mach-Charlottenburg will den Höchst- wie den Mindestfordernden ausgeschlossen, dem alsdann verbleibenden Mittelgebot den Zuschlag ertheilt wissen. Eine andere Gruppe von Rednern hielt diese Vorschläge für unausführbar, wollte aber theils die Beurtheilung der Frage, ob ein Angebot unverhältnissmässig niedrig, an bestimmte feste Merkmale, etwa einen bestimmten Procentsatz unter dem Mittelgebot geknüpft wissen, oder doch nicht noch durch das Moment der Erheblichkeit des Missverhältnisses complicirt sehen. Zugleich wurde die Mitwirkung von Sachverständigen urgirt, theils zur Beurtheilung der Qualität der Leistung (Wolff-Gladbach), theils zur Festsetzung des Minimalpreises (Fehlisch-Berlin), theils zur Festsetzung specieller Lieferungsbedingungen für den verschiedenen Bedarf der Industriezweige, durch welche die Ermittelung des wirklichen Mindestgebots, d. h. des mit Rücksicht auf die Qualität günstigsten, sichergestellt würde (Director Delbrück-Züllichau).

Entgegen der von Evers bekampften Einrichtung der engeren Submissionen will Lueg (Gutehoffnungshütte bei Oberhausen) Erweiterung derselben auf alle Lieferungen im Werthe von weniger als 20 000 ℳ und für Lieferungen, bei denen besondere Betriebseinrichtungen oder besonders persönliches Vertrauen in Frage kommen, erstreckt wissen. Behrens-Berlin will, indem er, wie der Vorredner, im Uebrigen der Vorlage zustimmt, den Ausschluss von Offerenten, welche hinter dem Selbstkostenpreise zurückbleiben, nur nach Anhörung und Würdigung der Gründe für die Preisstellung bei den Geboten; Generalsecretär Stumpff dagegen will dem Mindestfordernden bei Ablehnung der Offerten Stellung vor ein Schiedsgericht gestatten. Schwartzkopff-Berlin tritt Behrens unter Berufung auf die Lage der Locomotivenproduction bei, will aber zugleich völligen Ausschluss des Mindestfordernden. Ebenso stellte sich Grund-Breslau, Druckenmüller-Berlin und Berghausen-Köln auf den Standpunkt der Vorlage, Letzterer will aber nach Einrichtung sachverständiger Gewerbecommissionen das Submissionswesen später ganz beseitigt wissen, am liebsten auch jetzt schon der Regierung völlig freie Wahl unter den Submittenten lassen, dagegen keine verschiedene Behandlung von Handwerk und Industrie. Eine Abstimmung fand nicht statt.

Punkt 2 behandelt die Massregeln zur Beseitigung der Uebelstände, welche aus der Veröffentlichung hervorgehen. Die gestellte Frage lautet:

Kann den Klagen über die aus der Veröffentlichung der Submissionsergebnisse erwachsenden Uebelstände durch Massnahme der Verwaltung — event. in welcher Weise — abgeholfen werden?

Regierungsrath a. D. Seebold (Generaldirector der Dortmunder Union) will sowohl Geheimhaltung der Submissionsergebnisse seitens der Behörden und Beamten, als seitens der Offerenten, seitens der Letzteren wenigstens bezüglich der Concurrenzgebote, vorgeschrieben wissen. Berghausen-Köln will keine Eröffnung und Mittheilung der Offerten in dem Submissionstermin, während Behrens-Berlin dem Antrag Seebold sich anschliesst und überdies den Inhalt der Angebote nicht mit Namen, sondern nach Nummern geordnet bekannt geben lassen will. Wolff-Gladbach ist gegen diese Massregel, wünscht aber weitgehende Geheimhaltung und Einrichtung eines officiellen Submissionsanzeigers.

Bei dieser Gelegenheit wurde ausnahmsweise durch die Abstimmung Einstimmigkeit darüber constatirt, dass Nichtbetheiligte von dem Submissionstermin völlig auszuschliessen sind.

3. Der 3. Punkt der Tagesordnung lautete: Sind mit dem Verfahren, die Gebote in Procenten der Anschlagssumme zu erfordern, Unzuträglichkeiten verbunden? Stehen deshalb der weitern Zulassung dieses Verfahrens Bedenken entgegen?

Die Zulassung der Gebote nach Procenten des Anschlages wurde einstimmig verworfen.

4. Mehr- oder Minderlieferung. Frage 4: Hat die bisherige Handhabung der Bestimmungen über die Zulässigkeit der Ausbedingung von Mehr- oder Minderlieferungen zu begrün-

deten Klagen Anlass gegeben? Eventuell bezüglich welcher Lieferungsgegenstände?

Generaldirector Lueg weist auf den Uebelstand hin, dass der Ausbedingung des Rechts auf Mehrlieferung der Stempel von dem gesammten Maximalbetrage auch dann erhoben werde, wenn von einer Mehrlieferung abgesehen oder gar eine Minderlieferung eingetreten ist. Andere (Wolff-Gladbach und Stumpff) wollen die Bestimmung ganz streichen, wieder andere nur Minderlieferungen ausschliessen. Jedenfalls müsste bei Nachlieferung angemessene Frist gegeben werden.

5. Zahlung: Frage 5: Erscheinen die im Entwurfe vorgesehenen Bestimmungen über die Abrechnung und Zahlung ausreichend, um eine den berechtigten Erwartungen der Unternehmer entsprechende prompte Abwickelung dieser Geschäfte zu gewährleisten?

Lueg, sonst einverstanden, bemängelt die Abnahme durch junge unerfahrene Beamte und wünscht Geheimhaltung des Fabrikgeheimnisses seitens der Letzteren, worauf der Vorsitzende mittheilt, dass bereits Anweisung in diesem Sinne ergangen sei. Kuntzemüller will feste Frist von 30 Tagen nach der Abnahme festsetzen, diese aber beschleunigen. Barkhausen will Anweisung der Zahlung und Quittungsleistung auf die Originalrechnung, Kühnemann-Berlin will bei verzögerter Zahlung nach bestimmter Frist Zinsenzahlung. Wolff-Gladbach meint, dass häufig von der Zahlungsanweisung bis zur Zahlung selbst viel Zeit verstreicht, wünscht Zahlung durch die Reichsbank. Fehlisch-Berlin weiss Fälle langer Verzögerung der Schlussberechnung und will dafür drei Monat Frist, nach deren Ablauf Verzinsung vorgeschrieben haben.

Grund-Breslau ist der Meinung, dass thunlichst beschleunigte Abnahme und Zahlung alles ist, was man erwarten kann. Wünscht Durchführung des Verfahrens, dass Zahlung ohne vorgängige Quittung erfolgen kann.

6. Caution. Frage 6: Haben die bisherigen Bestimmungen über die Höhe und die Art der Einziehung von Cautionen Uebelstände nach sich gezogen und sich insbesondere einer Betheiligung der kleineren Gewerbetreibenden, Handwerker u. s. w. an den Submissionen hinderlich erwiesen? Und ist von den in dem Entwurfe dieserhalb in Aussicht genommenen geänderten Vorschriften die wünschenswerthe Abhülfe dieser Uebelstände zu erhoffen?

v. d. Zypen-Deutz regt im Interesse des Ausschlusses leistungsunfähiger oder nicht reeller Offerenten, sowie für Gleichstellung mit dem Auslande die Wiedereinführung einer Bietungscaution für Objecte von über 30 000 ℳ an. Wolff-Gladbach ist im Interesse der kleinen Gewerbetreibenden gegen den Antrag. Ebenso Euler, wünscht ausserdem thunlichst Verkürzung der Garantiezeit. Barkhausen will auch Sparcassenbücher als Caution zulassen. Baurath Köhler will bei längerer Bemessung der Garantiezeit die theilweise Rückgabe der Caution.

Der Antrag v. d. Zypen wird abgelehnt, inzwischen aber von dem Antragsteller auf die Lieferungen für Eisenbahnen beschränkt.

7. Theilung der Lieferung oder Leistung in Loose. Frage 7: Ist bisher, wie vielfach geklagt wird, nicht genügend auf eine angemessene Theilung der Ausschreibungsgegenstände in Loose und Gruppen Bedacht genommen worden? Erscheinen die in dieser Beziehung in dem Entwurfe in Aussicht genommenen Aenderungen der bisherigen Vorschriften zur Erreichung des Zweckes, die kleineren Gewerbetreibenden an der Ausführung der staatlichen Arbeiten oder Lieferungen thunlichst zu betheiligen, geeignet?

Fehlisch will nicht Theilung nach Loosen, sondern nach Titeln des Anschlages, Baurath Köhler ist dagegen, Evers will Materiallieferung den Handwerkern selbst zugänglich machen, Delbrück dagegen noch weitere Trennung von Materiallieferung und Arbeitsleistung im Interesse des besseren Lieferungsmaterials.

Mit grosser Mehrheit entscheidet sich die Versammlung dafür, dass in den Submissionsbedingungen eine Bestimmung aufgenommen wird, wonach nach Ablauf einer bestimmten Zeit der Submittent von der Offerte zurücktreten könne.*)

Zu 9. Frage 9 lautet: Erscheint es zweckmässig und eventuell bezüglich welcher Lieferungsgegenstände in den Angeboten, eine Angabe über den Ursprung der zu liefernden Waare zu fordern?

In Betreff des Ursprungsattestes beantragten Lueg, Berghausen und zahlreiche Industrielle, dass Offerenten, welche die zu liefernden Gegenstände nicht selbst produciren, gehalten sein sollen, den Fabrikanten der angebotenen Waaren zu nennen. Der Antrag wurde mit der Erwägung begründet, dass ohne Kenntniss der Bezugsquelle die Beurtheilung der von der Vorlage in den Vordergrund gestellten Qualität der Lieferung unmöglich sei, dass hiervon die Möglichkeit eines Schutzes der nationalen Arbeit abhänge, und dass endlich damit einer am letzten Ende auf eine Bedrückung der Production hinauslaufenden Speculation vorgebeugt werde.

Der Antrag wurde lebhaft von den Vertretern der Textil-, Cement- und Ziegelindustrie unterstützt, ebenso von dem Vertreter des Kölnischen Gewerbevereins, von diesem jedoch mit Ausnahme der marktgängigen Waaren.

Von den Vertretern der Berliner Kaufmannschaft dagegen wurde betont, dass wenigstens für die Lieferung marktgängiger Handelswaare, Materialien, insbesondere auch von Ziegeln dem Kaufmann die Angabe der Bezugsquelle, die sein Geschäftsgeheimniss sei, erlassen werde, wogegen die Industriellen schon mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Grenzbestimmung ihren Standpunkt entschieden festhielten. Für Ziegel z. B. sei die Angabe des Ursprungs geradezu unerlässlich zur Beurtheilung der Qualität.

Speciell wurde von einigen Vertretern des Baugewerbes das Verlangen der Angabe der Bezugsquelle bei Holz als undurchführbar bezeichnet, von dem Vertreter des Schlesischen Gewerbevereins dagegen als unerlässlich hingestellt.

Zu 10. Hat das bisherige Verfahren bezüglich der Ausschreibung zu Grunde gelegten Zeichnungen u. s. w. an die Bewerber zu begründeten Klagen Anlass gegeben?

In Betreff der Ueberlassung der der Ausschreibung zu Grunde liegenden Zeichnung etc. wurde mehrseitig anerkannt, dass bei öffentlicher Submission thunlichst unentgeltliche Abgaben der Zeichnungen etc. verlangt werden können. Es wird aber darüber geklagt, dass die erforderten Beträge öfter die Selbstkosten der Behörde übersteigen.

Im Anschluss an diese Discussion wurde von Herrn Becker bemängelt, dass die speciellen Unterlagen theils für die freie Bewegung des Fabrikanten zu sehr ins Einzelne gehen, theils aber nicht genau genug sind, um das Verlangte bestimmt zu kennzeichnen. Speciell für die Locomotivfabrikation wurde der Wunsch ausgesprochen, die vielfach von verschiedenen Verwaltungen verschieden gewünschten Einzelheiten an den Locomotiven zu beseitigen.

Nach dem Abschluss der Tagesordnung wurde in die Erörterung der besonderen Anträge eingegangen.

1. Herr Euler-Kaiserslautern wünscht Berücksichtigung für die Fälle, in denen Montagen durch Schuld Dritter nicht zu der vereinbarten Zeit stattfinden können. Er wurde mehrfach unterstützt und wird Erweiterung auf andere Arbeiten gewünscht, andererseits wurden Bedenken gegen die Belastung der säumigen Mitlieferanten erhoben.

2 und 3 betreffen Specialitäten der Form der Offerte und des Submissionsvertrages.

Die Gruppe der Anträge 4—7 rührt von den Vertretern der Baugewerbe her und betrifft die allgemeinen Vertragsbedingungen für Hochbauten.

Bezüglich der Zusammensetzung des Schiedsgerichts wird verlangt, dass die Schiedsrichter Berufsgenossen des Unternehmers seien, während der Obmann ein Beamter sein kann; Herr Stumpff und Genossen wollen nur der Regierung die Wahl ihrer Vertretung im Schiedsgerichte lassen, aber die Besetzung des Obmanns der Gewerbekammer übertragen.

Die Anträge 5 und 6 betreffen Details der Bauausführung ohne allgemeines Interesse, während Antrag 7 die Erweiterung der Functionen des Schiedsgerichts auf die Anordnungen des bauleitenden Beamten über seiner Meinung nach untüchtige Leistungen verlangt, aber nicht ohne Widerspruch bleibt. Schliesslich wurde die einheitliche Ordnung des Submissionswesens für alle Ressorts und die strenge Controle der Ausführung seitens der Behörden gewünscht.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien:

1. Die der Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinischen) zu Köln unterstellte, vom 15. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung übergebene, 37,25 km lange Strecke Siegburg-Ründeroth.

2. Die der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover unterstellte, vom 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 11,20 km lange Strecke Lauterberg-St. Andreasberg.

Referate über die Beantwortungen technischer Fragen. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins sind die von der diesjährigen Technikerversammlung festgestellten Referate über

---

*) Ueber die Discussion zur Frage 8: Empfiehlt es sich, die Ausschreibung von Lieferungen nicht, wie bisher in der Regel geschehen, für den Bedarf einer Jahresperiode, sondern für längere oder kürzere Zeiträume stattfinden zu lassen? Bezüglich welcher Lieferungsgegenstände werden eventuell entsprechende Anordnungen befürwortet? Und welche Zeitperioden sind für die betreffenden Gegenstände in Vorschlag zu bringen? enthält der Bericht keine Angaben.

die Beantwortungen technischer Fragen herausgegeben und vertheilt worden.

Aufnahme der nur dem Personenverkehre dienenden Haltestellen in den Vereins-Kilometerzeiger. Die Commission für das Vereins-Wagenregulativ hat neuerdings die Frage — ob diejenigen Haltestellen, welche einstweilen nur für den Personenverkehr eröffnet sind, in den Vereins-Kilometerzeiger aufzunehmen seien — dahin entschieden, dass die Aufnahme dieser Haltestellen in den Vereins-Kilometerzeiger nicht zu entbehren sei, weil es ausnahmsweise vorkommen könne, dass die Wagen auf einer nicht mit Weichenanlagen ausgerüsteten Haltestelle aufgehalten werden müssen und weil auch nach § 5 des Uebereinkommens, betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck und ferner bei Regelung von Entschädigungs-Reclamationen für Verluste und Beschädigungen an frachtpflichtigen wie frachtfreien Gütern und Gepäckstücken etc. nach dem Beschlusse zu No. VIII der Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung bei Berechnung der Kilometerzahlen im Sinne der Bestimmungen in Art 29 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement, die Kilometerzeiger für die Wagencirculation zu Grunde zu legen seien und in diesen Fällen die Personenhaltestellen gleichfalls in Betracht kämen.

Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist nunmehr an die Vereinsverwaltungen das Ersuchen gerichtet worden, für die Folge nach der Entscheidung der Commission verfahren und nachträglich noch die Entfernung der in die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern etwa noch nicht aufgenommenen Personenhaltestellen von den Uebergangsstationen mittheilen zu wollen.

Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera. Die Schweizerische Regierung hat das gegen Frankreich erlassene, ungebeizte Häute, Baumwollenabfälle, Federn, Lumpen, Bettwerk und alte Kleider (mit Ausnahme des Gepäcks der Reisenden) betreffende Ein- und Durchfuhrverbot neuerdings auch auf Därme ausgedehnt.

Circularschreiben sind von der geschäftsführenden Direction erlassen worden:

No. 5932 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem II. Nachtrage zu dem Uebereinkommen, betreffend die Generalsaldirungsstelle des Vereins (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 6013 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aufnahme der nur dem Personenverkehre dienenden Haltestellen in die Vereinskilometerzeiger (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 6015 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurückstellung der zu Viehtransporten aus Deutschland nach dem Auslande benutzten Wagen auf der betreffenden Deutschen Uebergangsstation (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 6113 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die internationale Eisenbahnstatistik (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 6121 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für das Vereinsstatut. Ueberweisung eines Antrages der Sächsischen Staatseisenbahnen, betreffend Zurechnung schmalspuriger Secundärbahnen zu den Vereinsbahnstrecken, zur Prüfung und Begutachtung (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 6146 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 6148 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für Statistik. Begleitschreiben zu dem Protocoll der am 30. und 31. v. Mts. in Frankfurt a/M. abgehaltenen Commissionssitzung nebst dem Entwurf des statistischen Fragenheftes und der Instruction (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 6159 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Abonnement auf das technische Vereinsorgan (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 6174 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der Bestimmung in Art. 15 Abs. 1. des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 6175 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 6176 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 6202 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Situationsplane der Strecke Bockenheim-Rödelheim (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 6236 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 6247 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 7. und 8. d. Mts. in Würzburg abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 17. d. Mts.).

Berlin-Dresdener Eisenbahn-Betriebsresultate in 1883.

Nach dem uns zugegangenen Bericht für das Rechnungsjahr 1883/84 haben die Betriebsergebnisse des erwähnten Jahres sich erfreulicher Weise gegen das Vorjahr infolge Vermehrung der Einnahmen um 442 600 *M.* günstiger gestaltet und ist ein Staatszuschuss zum ersten Mal nicht erforderlich gewesen.

Die Verkehrsverhältnisse gestalteten sich wie folgt:

		1883/84	1882/83
Beförderte Personen		775 234	711 357
Einnahme	*M.*	939 012	866 750
Beförderte Güter	t	530 834	450 350
davon:			
Eil-, Expressgut etc. zu Ausnahmetarifen	„	240 815	231 594
Wagenladungen zu 10 t		160 754	148 605
pro Kilometer zurückgelegte Tonnenkilom.		300 382	222 182
Einnahme	*M.*	2 222 980	1 806 389
pro Kilometer	„	12 116	9 990
per Achskilometer der Güterwagen	*ℳ*	8,44	8,22
Finanzielles Resultat.			
Einnahmen zusammen	*M.*	3 358 690	2 824 775
Betriebsausgaben zusammen	„	2 152 589	2 002 265
darunter:			
persönliche	„	807 862	868 448
sachliche	„	642 128	473 623
Unterhaltung und Erneuerung	„	385 899	353 405
Bahntransport	„	457 776	474 892
Insgesammt, abzüglich der dem Reserve- und Erneuerungsfonds zur Last fallenden Ausgaben	„	2 152 589	2 002 266
Ausgaben in Procenten der Einnahme		64,10	71,24
Ueberschuss	„	1 206 192	822 508
Zum Reservefonds	„	—	36 933
Zum Erneuerungsfonds	„	267 914	309 900
Zur Verzinsung der Prioritäten	„	934 846	914 975
bleibt Ueberschuss (zum Amortisationsfonds abzugeben)	„	3 341	—
Deficit	„	—	439 299

Die gesammte Unterbilanz (Gesammtschuld an den Staat) beträgt incl. Verzinsung bis 31. März 1884 2 491 267 *M.* Der Reservefonds bedurfte keiner weiteren Dotirung, weil er mit 300 000 *M.* seine statutenmässige Höhe erreicht hat. Der Erneuerungsfonds schloss am 31. März 1884 mit einem Bestande von 496 686 *M.* in Baar und 740 900 *M.* in Effecten.

Von der Prioritätsanleihe mit 22 940 000 *M.* blieben Ende März 1884 noch unbegeben 2 162 500 *M.* Der Baufonds schliesst mit 2 099 009 *M.* Zur Deckung eines Theils der vom Baufonds zu bestreitenden Ausgaben sind Prioritäten im Betrage von 56 300 *M.* veräussert worden, während der andere Theil der Ausgaben in Höhe von 63 490 *M.* aus den bereiten Mitteln des Betriebsfonds gedeckt worden ist.

Ueber die Mehreinnahmen sagt der Bericht: „Bei dem Personenverkehr ist eine Mehreinnahme von rot. 72 300 *M.* zu verzeichnen; dieselbe findet in der stärkeren Frequenz gegenüber dem Vorjahre ihre Begründung, welche in der Hauptsache durch die Verlegung des Personenverkehrs nach dem Anhaltischen Bahnhof in Berlin und dessen günstigere Lage herbeigeführt worden ist Auch die Vergünstigung, die in Berlin und Dresden gelösten Retourbillets (Berlin-Dresden und vice versa) auf der Rücktour beliebig via Zossen oder via Röderau benutzen zu können, sowie die Einführung combinirbarer (Courier- und Personenzug-) Billets für Reisen nach Stationen der Sächsischen und Oesterreichischen Eisenbahnen ist nicht ohne Einfluss auf die Hebung des Personenverkehrs gewesen. Der Omnibuszug-Betrieb zwischen Dresden-Weinböhla bezw. Naundorf hat auch im Betriebsjahre 1883/84 zu befriedigenden Resultaten geführt; gegen das Vorjahr sind circa 31 600 oder 22 pCt. Personen mehr befördert worden. Bei dem Güterverkehr ist trotz der Concurrenz der in Folge des milden Winters 1883/84 fast während des ganzen Berichtsjahres betriebenen Elbschifffahrt eine Mehreinnahme von tot. 416 600 *M.* zu verzeichnen; dieselbe ist hauptsächlich auf die am 1. Februar 1883 eingetretenen, aber erst im Berichtsjahre voll zur Wirkung gelangten Aenderungen in der Verkehrsleitung zurückzuführen. Mehreinnahmen entfallen namentlich auf den Localverkehr (in Höhe von 68 000 *M.*), welcher sich im Berichtsjahre im Allgemeinen gehoben hat. Ferner ist im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre eine Mehreinnahme von 141 000 *M.* eingetreten; dieselbe ist auf die Umlegung des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverkehrs mit Station Stettin der früheren Berlin-Stettiner Bahn, soweit derselbe über Bodenbach und Tetschen geleitet wird, von der Wriezen-Müllrose-Kamenzer auf die Berlin-Dresdener Route, sowie darauf zurückzuführen, dass der über Bodenbach und Tetschen sich bewegende Oesterreichisch-Ungarische Verkehr von und nach Station Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn, welcher bisher zu je ⅓ über Röderau, Zossen und Kamenz geleitet worden ist, ausschliesslich auf die Berlin-Dresdener Bahn, als die kürzeste Route umgeleg

worden ist. Die hauptsächlichste Mehreinnahme entfällt in Höhe von 320 000 ℳ auf den Böhmischen Braunkohlenverkehr, und ist dieselbe ähnlich wie im vorerwähnten Hamburger Verkehr in dem Wegfall der bisherigen paritätischen Behandlung der drei Bodenbach-Berliner Routen zu Gunsten der Zossener Linie begründet. Einen Einnahmeausfall hat namentlich der Stettin-Bayerische Verkehr in Höhe von 78 000 ℳ zu verzeichnen, was darin seinen Grund hat, dass der Verkehr zwischen Stettin und Bayern von der längeren Umwegroute über Berlin-Dresden auf die kürzeste Verbindung über die frühere Anhaltische Bahn umgelegt worden ist. Die sonstigen Einnahmen haben gegen das Vorjahr ein Mehrerträgniss von rot. 45 100 ℳ ergeben."

Aus Mecklenburg.

Wismar-Karow.

= Die Ausführung der Vorarbeiten zum Bau einer neuen Eisenbahn secundärer Bedeutung von Wismar über Blankenberg nach Karow steht in naher Aussicht.

Die Bahn soll von Wismar, Station der Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und der Wismar-Rostocker Eisenbahn, unter Mitbenutzung des Bahnhofes beider Bahnen ihren Ausgangspunkt nehmen, die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn bei Blankenberg schneiden und über Sternberg, Goldberg in die Güstrow-Plauer Eisenbahn bei Station Karow einmünden.

Von Wismar bis Kartlow (Station der Wismar-Rostocker Eisenbahn) soll das Terrain der Wismar-Rostocker Eisenbahn rot. 9 km mitbenutzt werden.

In Brüel hat bereits am 10. November cr. eine Raths- und Bürgerausschusssitzung unter Vorsitz des Bürgermeisters dieser Stadt stattgefunden, in der der Bau dieser Bahn und deren Rentabilität lebhaft besprochen wurde. In Wismar soll in diesen Tagen ebenfalls eine Versammlung von Interessenten zwecks weiterer Berathung über diese Bahn und behufs Einleitung der bezüglichen Verhandlungen anberaumt werden.

Die Vorarbeiten zur Absteckung der Trace sind bereits im Gange; mit der Bauausführung dieser Bahn wird sicherem Vernehmen nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmer Fr. Lenz-Stettin betraut werden, dem hier bereits der Betrieb von drei von einander räumlich völlig getrennten Eisenbahnlinien (Wismar-Rostock, Güstrow-Plau und Gnoien-Teterow) mit einer Gesammtlänge von rot. 130 km pachtweise übertragen ist.

In Ergänzung unserer früheren Berichte führen wir hier noch an, dass die Strecken Wismar-Rostock und Güstrow-Plau durch eigene Telegraphenleitung (ausgeführt von Horn-Berlin) verbunden sind, während die erst kürzlich am 4. November cr. eröffnete 26,65 km lange Bahn von Gnoien nach Teterow durch eigene Leitung über Teterow hinaus mit den beiden vorbezeichneten Strecken noch nicht vereinigt ist. Dagegen hat die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn die unentgeltliche Beförderung von Dienstdepeschen von der Gnoien-Teterower Bahn nach Wismar-Rostock bezw. Güstrow auf ihrer Leitung bereitwilligst zugestanden, was, da der Betrieb dieser drei Bahnen in einer Hand (Betriebsinspector Regierungsbaumeister Langbein) vereinigt, von grosser Wichtigkeit ist für die exacte und schnelle Ausführung der zur Sicherung des Betriebes benöthigten Massnahmen.

Aus dem Deutschen Reich.

Der Reichstag und die Freifahrtkarten für die Reichstagsabgeordneten.

Der Reichstag ist zum 20. November einberufen.

Die Freifahrtkarten für die Reichstagsabgeordneten werden, wie der „Reichs-Anzeiger" mittheilt, für die neue Legislaturperiode in der Weise ausgestellt, dass sie den Inhabern die freie Fahrt auf den, in den Karten bezeichneten, den Verkehr zwischen Berlin und dem Wohnort der Inhaber vermittelnden Eisenbahnstrecken gewähren. Demzufolge werden diejenigen Abgeordneten keine Karte erhalten, welche in oder in solcher Nähe der Stadt Berlin wohnen, dass die Benutzung der Eisenbahn für den Verkehr zwischen beiden Orten ausgeschlossen ist. Die Karten werden den Abgeordneten an deren, von den Wahlcommissarien amtlich bezeichneten, Wohnort durch die Post zugesendet.

Bisher hatten die Reichstags-Mitglieder während der Session und kurze Zeit vorher und nachher freie Fahrt auf allen Eisenbahnen Deutschlands. Die Einschränkung dieser Gestattung soll deshalb erfolgt sein, weil von derselben zuweilen ein ausgedehnterer Gebrauch gemacht worden sei, als dem unmittelbaren Zwecke der Einrichtung, den Mitgliedern die Reisekosten für die Erfüllung ihrer parlamentarischen Pflichten zu ersparen, entspricht; u. A. sollen die socialdemokratischen Abgeordneten die freie Eisenbahnfahrt zu Agitationsreisen während der Session benutzt haben.

Eine neue Reichsanleihe.

Dem Bundesrathe ist soeben der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Aufnahme einer Anleihe für Zwecke der Verwaltungen des Reichsheeres, der Marine und der Reichseisenbahnen, zugegangen.

Was die Reichseisenbahnen anlangt, so sind 4 400 000 ℳ zu ausserordentlichen Ausgaben für die Eisenbahnverwaltung vorgesehen.

Insgesammt soll für die angegebenen Zwecke eine Anleihe von 45 324 996 ℳ, verzinslich nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Juni 1868, aufgenommen und in Schatzanweisungen ausgegeben werden.

In der Begründung wird zunächst darauf hingewiesen, dass der vorliegende Gesetzentwurf sich den gleichartigen, mit Bezug auf den Reichshaushalts-Etat vorgelegten früheren Entwürfen insofern anschliesst, als er die gesetzliche Grundlage für die Aufnahme derjenigen Anleihemittel zu schaffen bestimmt ist, welche in dem Reichshaushalts-Etat für 1885/86 in Capitel 22 der Einnahmen eingestellt sind. Dort sind für Reichsheer, Marine und Eisenbahnverwaltung die im vorliegenden Gesetzentwurfe erwähnten 35 269 862 ℳ eingestellt.

Sperrgüter.

Im Deutschen Eisenbahntarifwesen wird eine nicht unwichtige Reform wahrscheinlich für die nächste Zeit insofern zur Berathung kommen, als die Eisenbahntarif-Commission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten sich mit der Frage beschäftigen, ob der Frachtzuschlag für sperrige Güter in Zukunft zu beseitigen sei, worüber seitens der Verkehrsinteressenten gegenwärtig die Gutachten der Handelskammern, der landwirthschaftlichen und wirthschaftlichen Vereine eingeholt werden. Als sperrige Güter werden bekanntlich solche Artikel betrachtet, welche im Verhältniss zu ihrem Gewicht einen ungewöhnlich grossen Laderaum in Anspruch nehmen und werden, wenn dieselben als Stückgüter zur Beförderung gelangen, die Frachtsätze in der Weise berechnet, dass dem wirklichen Gewicht 50 pCt. zugeschlagen und nach diesem 1½fachen Gewicht die Fracht berechnet wird. Wenn die Artikel dagegen in Wagenladungen aufgegeben werden, so wird in der Regel die billigste Fracht des Specialtarifs III berechnet und zwar mit Rücksicht darauf, dass bei diesen sperrigen Artikeln eine volle Belastung zu 200 bez. 100 Ctr. nicht möglich ist. Zu den sperrigen Gütern gehören u. A.: Ackergeräthe, zusammengesetzte Maschinen, Bäume und Sträucher, Betten, Binsen und Borke, Bottiche, Cigarrenkisten, neue leere Fässer, Flachs, Heu, Hopfen, Hüte, Kisten, Koffer, Körbe, Korkwaaren, Möbel, Pappwaaren, Rohr, Schachteln, Seegras, Spreu, unverpacktes Steingut und Topfwaaren, Stroh, Watte, Wolle u. a. Den Deutschen Eisenbahnen wird allerdings, wenn der Sperrigkeitszuschlag in Wegfall gebracht wird, ein Ausfall in den Einnahmen erwachsen, der auf etwa 500 000 ℳ pro Jahr zu berechnen sein dürfte, trotzdem hofft der Ausschuss der Verkehrsinteressenten, dass seitens der Bahnen dieser vom Ausschuss angelegentlich befürworteten Reform zugestimmt werde.

Betriebsreglement.

Am 13. d. M. fanden im Reichs-Eisenbahnamt Berathungen über Abänderung verschiedener Bestimmungen der Anlage D zum § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands statt, an denen sich Commissare der Regierungen von Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden betheiligten. Es handelte sich um die anderweite Festsetzung der Vorschriften über die Beförderung von Benzin und anderer feuergefährlichen Gegenstände, bei deren Transport in neuerer Zeit mehrfach Brandunfälle vorgekommen sind. Da neben den Rücksichten der Betriebssicherheit auch wesentliche Interessen des Handelsstandes und der Industrie in Frage kommen, so waren auch aus den Kreisen der Letzteren Sachverständige zu den Berathungen zugezogen worden.

Vermeidung von Fremdwörtern in der Amtssprache des Eisenbahnwesens.

Das Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern in Bayern hat, dem „Centralblatt der Bauverwaltung" zufolge, am 8. October d. J. beschlossen, den dortigen Behörden die thunlichste Vermeidung überflüssiger Fremdwörter im dienstlichen Schriftwechsel zu empfehlen. Aus Veranlassung dieser Entschliessung hat die Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten allen nachgeordneten Dienststellen diese Empfehlung in einer Verfügung vom 24. October zur Nachachtung mitgetheilt

Eisenbahnunfälle im September d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat September d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 9 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 19 Entgleisungen und 30 Zusammenstösse in Stationen und 153 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 182 Personen verunglückt, sowie 54 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 144 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 22 657 948 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 12 verletzt, und zwar entfallen 1 Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection Berlin, 7 Verletzungen auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection Breslau und je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen Magdeburg und Köln (rechtsrheinische) und die Sächsischen Staatseisenbahnen, von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 24 getödtet und 86 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 16 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 2 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 10 getödtet und 15 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 13 Personen getödtet und 2 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 27 643,23 km Betriebslänge und 727 963 441 geförderten Achskilometern) 160 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen Breslau (26) und Elberfeld (16) und auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (16), auch verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind auf den vorgenannten Bahnen — jedoch in umgekehrter Reihenfolge — die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 837,32 km Betriebslänge und 34 213 348 geförderten Achskilometern) 5 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn 3 und je 1 auf die Braunschweigische und die Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 433,13 km Betriebslänge und 10 113 848 geförderten Achskilometern) 2 Fälle und zwar je 1 auf die Lübeck-Büchener und die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Eisenbahnunfall bei Hanau.

Der „R.-Anz." bringt über diesen beklagenswerthen Unglücksfall folgende Darstellung: Am 14. d. M. Mittags 12 Uhr lief der von Bebra kommende Personenzug 26 vor Bahnhof Hanau auf den voraufgefahrenen und auf demselben Gleise vor dem Bahnhofe haltenden Güterzug 304 auf, während gleichzeitig auf dem anderen Gleise in entgegengesetzter Richtung der Güterzug 511 sich bewegte und mit den entgleisten Theilen jener beiden zusammenstiess. Durch den Unfall wurden beide Gleise gesperrt und, soweit bis jetzt ermittelt, 12 Personen getödtet, 20 Personen zum Theil schwer verwundet, ausserdem eine Locomotive und 14 Personen- und Güterwagen stark beschädigt. Den Verletzten ist die nöthige Hülfe zu Theil geworden. Die gerichtliche Untersuchung ist sofort eingeleitet und von dem Minister der öffentlichen Arbeiten sofort ein Commissar nach Hanau entsendet, auch Anordnung getroffen worden, dass den Opfern des beklagenswerthen Unfalls die möglichste Fürsorge zu Theil werde. Die vollständige Räumung der Unglücksstelle wird im Laufe der nächsten Tage erwartet. Ursache des Unfalls scheint der Umstand zu sein, dass die Station Hanau den Personenzug von Niederrodenbach vorschriftswidrig angenommen hat, bevor der vorausgefahrene Güterzug in den Bahnhof eingefahren war.

Das „Frankfurter Journal" meldet: Der Telegraphist, dem die Hauptschuld an dem Eisenbahnunglück bei Hanau beigemessen wird, ist verhaftet worden. Sämmtliche Verwundete und bis auf vier auch alle Getödteten sind recognoscirt; es sind ausnahmslos Händler und Landleute.

Diesem am 14. d. M. in der Nähe der Station Hanau stattgehabten schweren Eisenbahn-Unfall ist am nächsten Tage ein zweiter Unfall — glücklicher Weise ohne Gefährdung von Menschenleben — gefolgt.

Abends 10 Uhr stiess, wie der „R.-Anz." berichtet, in Folge unverantwortlicher falscher Weichenstellung der von Friedberg kommende gemischte Zug 718 bei der Einfahrt in den Bahnhof Hanau auf die im Bayerischen Uebergabegeleise stehenden Güterwagen, wobei vier Fahrbeamte und ein Passagier — zum Glück nur leicht — verletzt wurden. Auch bei diesem Unfalle wurde das Betriebsmaterial nicht unerheblich beschädigt, der Betrieb dagegen nicht gestört.

Die Untersuchung ist sofort eingeleitet. Soweit sich bis jetzt übersehen lässt, wurde der neue Unfall lediglich durch den betreffenden Weichensteller, welcher unmittelbar vor Ankunft des Zuges die für denselben richtig gestellte Weiche kopfloser Weise umstellte, verschuldet.

Eisenbahnproject Neusalz a/O. an die Linie Arnsdorf-Gassen.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Breslau ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Neusalz a/O. oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Breslau-Reppen-Stettin über Freystadt Primkenau. Kotzenau nach einem geeigneten Punkte der Linie Arnsdorf-Gassen beauftragt worden. („R.-A.")

Bahnproject Gera-Prehlitz.

Dem Vernehmen nach ist dem Comité für das Eisenbahnproject Gera-Prehlitz, dessen Realisirung gesichert erscheint, die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten für den Bau dieser Bahn ertheilt worden. („N.-Z.")

Oberschlesische Bahn.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Berlin erklärt sich bereit, durch ihre hiesige Hauptkasse die Oberschlesischen Eisenbahnactien mit Ausnahme derjenigen Lit. B. bereits in der Zeit vom 14. bis 20. d. M. zur Vorbereitung des Umtausches gegen Consols anzunehmen, der dann ab 1. December stattfinden wird.

Bahneröffnungen.

Hinsichtlich der Bahneröffnungen, welche wir in No. 88 Seite 1142 d. Ztg. aufführten, bemerken wir ergänzend, dass nach Bekanntmachung des Reichs-Eisenbahnamts die am 1. d. Mts. für den Güterverkehr eröffnete Verbindungsbahn vom Bahnhof Lauterberg nach dem Rheinhafen eine Länge von 1,9 km und die am 11. d. Mts. eröffnete Schmalspurbahn Zittau-Markersdorf der Sächsischen Staatsbahnen eine Länge von 13,4 km hat.

Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Tagesordnung der Generalversammlung. Die Einladung zur diesjährigen ordentlichen Generalversammlung, welche am 4. December cr. stattfinden wird, ist erschienen. Ausser den regelmässigen Gegenständen enthält die Tagesordnung theilweise schon früher kurz erwähnte Anträge des Actionärs Angermann. Dieselben beziehen sich auf: a) Ersatz der Kosten für Herstellung der Anschlusscurve an die Ringbahn, Ausnutzung des Terrains des früheren Personenbahnhofs Berlin; b) Reducirung des Zinsfusses für die Staatszuschüsse, Verwendung des Coursgewinnes der Anleihe, sowie des Restbestandes derselben, Convertirung derselben, anderweite Verrechnung der Zinsen der Bestände des Betriebs- und Erneuerungsfonds; c) Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues, Entschädigung für die wechselseitige Wagenbenutzung; d) Einstellung einer Pensionszahlung, Reducirung sämmtlicher Beamtengehälter, Einstellung der Beiträge zur Pensionscasse; e) Tarif für Personengeld und Frachten, Einstellung von Wagen IV. Classe in grösserem Umfange; f) Abänderung der Statuten nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen und des Betriebs-Ueberlassungsvertrages, sowie Prüfung der Rechtsgültigkeit des letzteren; g) Enthebung des Vorstands und Vorsitzenden des Aufsichtsraths von ihren Functionen.

Hessische Ludwigsbahn.

Der bekannte Process gegen die Hessische Ludwigsbahn wegen Herausgabe von 17 bei ihr gepfändeten, aber von ihr nicht festgehaltenen Waggons der Elisabeth-Westbahn ist, wie die „Frkf. Ztg." meldet, durch das Reichsgericht zu Gunsten des Klägers entschieden worden. Die Hessische Ludwigsbahn hat hiernach die gepfändeten Objecte auszuliefern resp., soweit dieselben nicht mehr vorhanden sind, die eingeklagte Forderung nebst Zinsen aller Instanzen zu decken. Im vorliegenden Falle handelt es sich um eine Klageforderung von nur etwa 30 000 *M.*; es schweben aber noch andere Processe gleicher Art, für welche nunmehr wohl die gleiche Entscheidung vorauszusehen ist. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Hessische Ludwigsbahn, ehe sie die bei ihr gepfändeten Waggons weiterlaufen liess, sich genügende Sicherstellung durch die eigentliche Interessentin, die Elisabethbahn resp. die Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahnen, verschafft hat. („N. A.-Z.")

Doberan-Heiligendamm.

Das Project einer Eisenbahn von Doberan nach Heiligendamm soll jetzt, wie berichtet wird, doch zur Ausführung gelangen. Der Bauunternehmer Lenz, Stettin, beabsichtigt, die Bahn auf eigene Kosten zu bauen.

Mecklenburgische Südbahn.

Das Mecklenburgische Ministerium hat nach den übereinstimmenden Angaben der hiesigen Blätter jetzt das Abkommen zwischen der Mecklenburgischen Südbahn und Herrn Bachstein Berlin genehmigt, nach welchem Letzterer den Betrieb der Bahn auf 15 Jahre gegen eine Entschädigung von 60 pCt. der Brutto-Einnahme, die mindestens 3 600 *M.* pro Betriebskilometer jährlich betragen muss, übernimmt. Im Falle, dass die Einnahme in einem Jahre die Summe nicht erreicht, darf der Pächter das Deficit aus den Mehreinnahmen der nächsten Jahre decken.

Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn.

Laut Beschluss der Generalversammlung vom 29. October cr. ist den bisherigen Actionären das Recht eingeräumt, auf je 10 alte Actien à 500 *M.* eine neue Actie à 1 000 *M.* zum Nominalbetrage zu beziehen, welche vom 1. Januar 1885 ab an der Dividende Theil nimmt. Die Zeichnung und Volleinzahlung hat vom 10. bis spätestens 31. December d. J. zu erfolgen: bei der Hauptkasse der Direction in Schwerin, bei der Darmstädter Bank in

Berlin und in Darmstadt, sowie bei deren Filiale in Frankfurt a/M., bei der Disconto-Gesellschaft in Berlin und bei Eduard Frege & Co. in Hamburg. Die Zeichnung ist schriftlich in zwei Exemplaren zu erklären, und dürfen hierzu nur die vom 1. December d. J. an von den obigen Stellen zu beziehenden Druckformulare verwandt werden.

Neu-Ruppin-Wittstock.

Aus Neu-Ruppin, 11. November, wird der „Nat.-Ztg." berichtet: Betreffs der projectirten Secundärbahnlinie Neu-Ruppin-Wittstock beschloss die Stadtverordneten-Versammlung: Dem Vorschlage der Finanzcommission, 150 000 ℳ für den Bau der projectirten Secundärbahnlinie Neu-Ruppin-Wittstock bestimmt in Aussicht zu stellen für den Fall, dass Wittstock und die Kreise Ruppin und Ost-Priegnitz gleichfalls je 150 000 ℳ, also zusammen 450 000 ℳ zeichnen werden und die 150 000 ℳ zur Hälfte in Stammactien eventuell der im Besitz der Stadt Neu-Ruppin befindlichen Stammactien der Neu-Ruppin-Paulinenauer Eisenbahn, zur Hälfte in Stammprioritätsactien zu verausgaben, wird zugestimmt.

An sämmtliche Zechen des Ruhr-Kohlenreviers

ist seitens des Königlichen Wagenamtes das nachstehende Schreiben versandt worden: „Durch den niedrigen Wasserstand des Rheins ist die Schifffahrt auf demselben fast vollständig gehemmt und wird sich deshalb der Transport der Kohlen mittelst der Eisenbahn nach Bayern, Baden, Hessen etc. in nächster Zeit sehr steigern. Um nun eine auch im Interesse der Kohlenindustrie erwünschte möglichst schnelle Durchführung der Sendungen zum Süden herbeizuführen, ist es zunächst erforderlich, den Umfang fraglicher Sendungen festzustellen. Wir erlauben uns daher, Sie ergebenst zu ersuchen, uns möglichst umgehend mittheilen zu wollen, ob Sie in den nächsten Wochen grössere Kohlen- oder Coakssendungen und in welchem Umfange nach Stationen der Hessischen Ludwigs-, Badischen, Württembergischen, Bayerischen, Main-Neckar-, Schweizerischen, Pfälzischen, Elsass-Lothringer Bahnen etc. zum Versand zu bringen haben. Möglichst genaue Angabe, getrennt nach den einzelnen Bahnen oder Stationen, ist erwünscht."

Tarifwesen.

In der Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten am 9. October d. J. stand der Antrag zur Berathung: 1. Die Tarifcommission wolle die Beseitigung des Frachtzuschlags für sperrige Güter beschliessen, 2. Abschnitt B 4c des Tarifs in Wegfall bringen und die einzelnen, jetzt als sperrig aufgeführten Artikel in die Nomenclatur der Güter der Specialtarife einreihen. Die Beschlussfassung über diesen Antrag wurde vertagt, jedoch eine Subcommission, aus 6 Mitgliedern der Tarifcommission und 3 Mitgliedern des Ausschusses bestehend, ernannt, welche Commission sich mit der weiteren Erörterung der Angelegenheit und mit der Einreihung der sperrigen Artikel in die einzelnen Tarifclassen beschäftigen und über ihre Arbeiten und Vorschläge in der nächsten Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission (am 12. Februar 1885) Bericht erstatten soll. Für den Antrag selbst hat sich der Ausschuss in seiner Majorität sehr lebhaft verwendet; auch Seitens der Bahnverwaltungen schien grosse Geneigtheit, für denselben einzutreten, vorhanden zu sein und es wurde nur von einigen Bahndirectionen der beträchtliche Ausfall geltend gemacht, der für sämmtliche Deutsche Bahnen von der einen Seite auf etwa 350 000 ℳ, von der anderen Seite dagegen viel höher und zwar bis zu etwa 6—700 000 ℳ berechnet wurde. In der Anlage ist Abschnitt B 4c der allgemeinen Tarifvorschriften über Behandlung sperriger Güter und das Verzeichniss von 43 Kategorien als sperrige Güter zu behandelnder Frachtstücke mitgetheilt, mit dem Bemerken, dass die in den letzten Sitzungen der Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten beschlossenen Abänderungen der Tarifvorschriften B 4c die Zustimmung der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen noch nicht gefunden haben.

Der Ausschuss der Verkehrsinteressenten der Eisenbahn-Tarifcommission versendet nunmehr auf Grund vorstehender Mittheilung an die Handelskammern, landwirthschaftlichen und wirthschaftlichen Vereine die Aufforderung, bis zum 20. December ihre Ansichten über folgende Fragen mitzutheilen: 1. Halten Sie die Beseitigung des Frachtzuschlages für sperrige Güter für eine erhebliche und dringend wünschenswerthe Verkehrserleichterung und aus welchen Gründen? 2. In wie weit können dagegen die nicht in Zweifel zu ziehenden Ausfälle der Eisenbahnen in Betracht kommen? 3. In welche Tarifposition sind (falls Sie Frage 1 bejahen) die einzelnen, gegenwärtig als sperrig bezeichneten Güter einzureihen, soweit dieselben für die von Ihnen vertretenen Interessen in Frage kommen?

Auskunftsbureau für Zollfragen.

Seitens des Handelsministeriums ist man in letzter Zeit der Absicht näher getreten, nach dem Vorbilde des in Eisenbahnangelegenheiten geschaffenen auch ein Auskunftsbureau für Zollfragen ins Leben zu rufen. Zweck desselben würde sein, allen Deutschen Exportfirmen jederzeit über Zollbestimmungen und Zollpositionen der verschiedenen Länder geschäftliche Auskunft zu ertheilen. Da bei den Interessenten das Project Anklang findet, so liegen die Aussichten für das Zustandekommen desselben recht günstig. Wie wir hören, wird der Centralverband Deutscher Industrieller in seiner Ausschusssitzung vom künftigen Januar sich mit dieser Angelegenheit eingehend beschäftigen.

Die Italienischen Eisenbahn-Conventionen.

(Fortsetzung.)

III. Die Berathung der Conventionen Seitens der Eisenbahn-Commissionen.*)

Wer lebhafte Erörterungen und erbitterte Kämpfe über die Conventionen im Schooss der Eisenbahn-Commission erwartete, hat sich gründlich getäuscht, die Mitglieder derselben haben nach der Wiederaufnahme ihre Arbeiten eben so ruhig, gewissenhaft und eifrig erledigt als vorher. Allerdings war im Laufe der Monate Juni und Juli eine bedeutende Anzahl Amendements und Zusätze sowohl zum Gesetzentwurf wie zu verschiedenen Theilen der Contracte und Vereinbarungen in Vorschlag gebracht; von diesen war ein Theil rein formeller Natur, viele andere waren sehr erheblich, indem sie das Wesen der Contracte und auch ausserhalb der Abmachungen der Vertragschliessenden liegende wichtige Interessen betrafen, z. B. die Dauer der Concession, die kürzeste Fahrzeit der Züge, die besonderen Tarifzuschläge für Linien mit starker Steigung, die Annahme neuer Constructionen, die Entscheidung etwaiger Streitigkeiten, die Berücksichtigung der Industrie des eigenen Landes, das Eisenbahn-Personal u. s. w. Nicht alle vorgeschlagenen Abänderungen wurden regierungsseitig angenommen; die Commission musste daher diese betreffenden Fragen einer eingehenden Prüfung unterziehen und je nach Befund die Vorschläge aufrecht erhalten oder auch zurückziehen.

Bezüglich der für den Handel weitaus wichtigsten Angelegenheit, der der Tarife, hatte die Commission Manches auszusetzen. Unter dem Eindruck der Klagen über Erhöhungen gegenüber den derzeitigen Sätzen, sowie in der Erkenntniss, dass die angestrebte Einheitlichkeit nicht in jedem Falle auf Grund des geringsten, auf einem der Netze geltenden Frachtsatzes erreicht werden könne, weil wichtige finanzielle Gründe dies verböten, hatte die Commission bei der ersten Durchberathung im Juli die Regierung ersucht, diese Erhöhungen unterlassen oder vermindern zu wollen, sei es auch auf Kosten von beabsichtigten Tarifnachlässen, welche dann unterbleiben müssten. Der Minister der öffentlichen Arbeiten trug diesen Bedenken Rechnung und die Commission fand die neuerdings vorgelegten Entwürfe als den gestellten kritischen Anforderungen entsprechend, worauf sie die Annahme derselben aussprach, in der Hoffnung, dass das einheitliche Tarifsystem, verbunden mit den Tariferleichterungen für den Grosshandel und die Sendungen auf grössere Entfernung, für die Entwickelung des Handels von segensreichen Folgen sein werde.

Ueber die Berathungen und die in den einzelnen Commissionssitzungen gefassten Beschlüsse berichtet der „Monitore":

20. October. Erste Sitzung. Generaldiscussion des Vertrages bezüglich des Mittelmeernetzes nebst einigen zwischen Regierung und Contrahenten vereinbarten Aenderungen. Generaldiscussion der besonderen Vereinbarungen begonnen; die Frage bezüglich Berücksichtigung der nationalen Industrie soll noch mit den Ministern verhandelt werden.

21. October. Zwei Sitzungen. Art. 23 (Zahl der Züge) erhält einen Zusatz, „dass eine Reduction der Zugsanzahl erst dann zu gestatten sei, wenn die Einnahme pro Zug auf 3 000 L. zurückgegangen wäre oder für den Fall der Eröffnung einer neuen Concurrenzlinie". Art. 70 (Zahl der Züge auf neuen Linien) soll noch mit dem Minister vereinbart werden. Art. 103 erhält ein Amendement, wonach die erste Aufstellung der Personalvertheilung, die Reglements über Beförderung, Verabschiedung und Beurlaubung der Beamten vor ihrer Anwendung der Regierung noch vorzulegen seien, behufs Prüfung, ob sie den vereinbarten Vorschriften entsprechen.

Die drei besonderen Vereinbarungen wurden durchberathen und die Generaldiscussion der Tarife begonnen.

22. October. Specialberathung der Tarife. Baccarini giebt ein erläuterndes Bild des Systems der Tarifaufstellung. Beantragt werden günstigere Bedingungen für den Export von Vieh, sowie dass bei unrichtiger Gewichtsdeclaration ein Unterschied zwischen einfachem Irrthum und absichtlicher Täuschung gemacht werden möge.

23. October. Weiterberathung der Tarife, Eilgut. Die Discussion ergiebt, dass in einzelnen Fällen Erhöhungen gegen die derzeitigen Sätze auf kleinere Entfernungen eintreten und nicht umgangen werden können. Localtarife seien nur bei wirklich localer Production rathsam. Das Zonensystem wird vorgeschlagen, ebenso der Transport von Vieh als Eilgut zu etwas erhöhten Frachtgutsätzen.

Bezüglich der Frachtgutsätze werden demnächst ver-

---

*) „Monitore d. str. ferr." No. 44 v. 29. Oct. 1884.

schiedene Vorschläge von den Berichterstattern ad referendum genommen; zu erwähnen sind dabei hauptsächlich Anträge, betreffend eine locale Ermässigung für Bebauer des Agro romano, der Toscanischen Maremmen und der Pontinischen Sümpfe.

24. October. Prüfung der Tarife für das Sicilianische Netz. Einige Verschiedenheiten gegen das Einheitsprincip erklären sich aus den besonderen Verhältnissen der Insel gegenüber dem Festland. Die Tarife werden angenommen und es wird zur Erledigung der von den Berichterstattern aufgezeichneten Fragepunkte übergegangen.

Bezüglich Schutzes der inländischen Industrie wird vorgeschlagen, dass bei Verdingungen das Inland bis zu einem gewissen Procentsatz über ausländische Forderungen zu bevorzugen und die Differenz von dem betreffenden Reservefonds oder der „cassa per gli aumenti patrimoniali“ zu tragen sei und dass dies noch in den Conventions-Contracten vermerkt werde. Ferner wird für Art. 30 der besonderen Vereinbarung (Unterbrechung resp. Zerstörung des Bahnkörpers oder Oberbaues) von Seiten des Staates im Fall eines Krieges ein erläuternder Zusatz beantragt.

25. October. Die vorläufig noch offen gelassenen Artikel der Contracte und Vereinbarungen werden berathen und festgestellt, ebenso der Text des Gesetzentwurfes in seiner letzten Fassung, sämmtlich nach Vereinbarung mit den anwesenden Vertretern des Ministerii und im Sinne der Vorschläge. Ferner wird noch der Vorschlag auf baldige und vorzeitige Inangriffnahme der im militärischen Interesse nothwendigen Linien gemacht.

26. und 27. October. Verlesung der Commissionsverhandlungen, Anerkennung der Richtigkeit, Genehmigung der Ueberreichung an den Landtags-Vorsitzenden.

Voraussichtlich soll der gedruckte Bericht am 10. November zur Vertheilung gelangen.

Damit sind die Commissionsarbeiten beendigt, nachdem eine Einigung über die Vorschläge mit der Regierung wie mit den contrahirenden Gesellschaften erzielt war. Der Zusatzartikel zu der Betriebsconvention für die drei Netze mit den nachträglichen Abänderungen der Contracte, der besonderen Vereinbarungen und der Tarife, wie sie zwischen Commission und Regierung vorläufig festgestellt sind, wurde vom Ministerium einerseits und von Vertretern der drei zukünftigen Betriebsgesellschaften andererseits am 31. October unterzeichnet.

Die Deputirtenkammer ist zum 27. d. M. einberufen worden. Die Regierung beabsichtigt nach einer Mittheilung des W. T. B. aus Rom vom 12. d. M. die sofortige Berathung der Eisenbahnvorlage, unter einstweiliger Zurückstellung aller anderen, bereits auf der Tagesordnung stehenden Berathungsgegenstände zu beantragen. St.

(Fortsetzung folgt.)

Literatur.

Verhaltungsmassregeln für Waaren-Versand nach dem Ausland durch die Eisenbahnen, ein Handbuch für Eisenbahnbeamte, Spediteure und Kaufleute von Ernst Ed. Hanisch, Eisenbahn-Assistent in Chemnitz. Selbstverlag. Preis 1,20 *M.*

Durch die immer mehr an Ausdehnung gewinnenden Verkehrs-Beziehungen Deutschlands zu dem Auslande tritt an den Eisenbahnbeamten sowohl, als auch an den Versender von Waaren die dringende Forderung heran, über die einschlägigen, mitunter nicht wenig complicirten Bestimmungen anderer Staaten genau sich zu informiren.

Eine sichere Kenntniss der zu erfüllenden Formalitäten, Reglements-Bestimmungen etc. erspart dem Absender von Waaren erhebliche Unzuträglichkeiten und gewährt ihm zugleich volle Bürgschaft für möglichst billigen Transport, sowie für rechtzeitige und unversehrte Ankunft seiner Güter.

Eisenbahnbeamten und Spediteuren, welchen ja unmöglich all die verschiedenartigen Vorschriften ausländischer Bahn- und Zollämter bekannt sein und bleiben können, wird eine erschöpfende Zusammenstellung dieser Bestimmungen in gedrängter Kürze, wie sie das vorliegende Werkchen bietet, jedenfalls als ein sehr willkommenes Auskunftsmittel erscheinen.

Dasselbe theilt die speciellen Vorschriften für den Waarenversand nach Frankreich, Belgien, Italien, Niederlande, Dänemark, Schweden und Norwegen, Russland, Oesterreich, Rumänien und der Schweiz mit, so z. B. die Bestimmungen über Anzahl, Art und Ausfüllung der Frachtbriefe, Zoll- und Steuervorschriften, Aus- und Einführungs-Declarationen, das Nachnahmeverfahren, Werth- und Lieferzeitversicherung, Specialbestimmungen für den Seetransport etc. Als Beilagen werden 10 Schemata von Frachtbriefen nach dem Ausland, von Zolldeclarationen etc. mitgetheilt. Wir glauben daher, dass das Werkchen den Versendern nützlich sein wird.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Am 1. Januar 1885 wird die Station Stolberg Velau für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen.

Köln, den 19. November 1884. (2747)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Der Name der an der Strecke Fülek-Miskolcz gelegenen Haltestelle „Ajnácskö-Söreg“ ist — nach einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen — in „Ajnácskö“ umgeändert worden.

Berlin, den 14. November 1884. (2748)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

II. Güterverkehr.

Am 1. Januar 1885 treten — unter Aufhebung der jetzt gültigen Instradirungsbestimmungen — für den gesammten **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband** anderweite Instradirungsbestimmungen in Kraft.

Auskunft über die demnächstige Transportleitung ertheilen in der zweiten Hälfte des Monats December d. J. das diesseitige Tarifbüreau, vom 1. Januar 1885 ab die Verbands-Güterexpeditionen.

Köln, den 16. November 1884. (2749)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Am 5. ds. Mts. ist der Nachtrag IX zum Heft 1 des **Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs,** enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Güter des Specialtarifs III im Verkehr zwischen diesseitigen und Pfälzischen Stationen, zur Einführung gekommen.

Ferner kommen in dem Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und denjenigen des Eisenbahn-Betriebsamtes Saarbrücken für die Güter des Specialtarifs III vom 15. d. Mts. ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 der Kilometer-Tariftabelle im Theil II des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs mit der Massgabe zur Berechnung, dass in dem Verkehr zwischen denjenigen Stationen, welche über die Pfälzischen Bahnen instradiren, diesen Sätzen 0,01 *M.* für 100 kg zugeschlagen wird.

Strassburg, den 10. November 1884.
Kaiserliche General-Direction (2750)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Wirkung kommen im Verkehr zwischen Basel Bad. Bahn einerseits und Stationen der Pfälzischen Bahnen andererseits für die Güter des Specialtarifs III, insoweit nicht für einzelne Artikel, entweder allgemein oder für gewisse Relationen besondere Ausnahmefrachtsätze bestehen, die Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 2 mit 1 ₰ Zuschlag für 100 kg zur Anwendung.

Karlsruhe, den 12. November 1884.
General-Direction (2751)
der Grossh. Bad. Staats-Eisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 15. November ds. J. kommen im Südwestdeutschen Tarifhefte 7 (Saarbrücken-Badischer Güterverkehr) zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrh.) einerseits und den Stationen Basel und Mannheim andererseits für die Güter des Specialtarifs III ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betr. Stationen. (2752)

Karlsruhe, den 12. November 1884.
Generaldirection
der Gr. Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Württembergischer Verkehr. Am 15. l. M. treten für den Güterverkehr zwischen den Württembergischen Stationen Marbach a/Neckar, Gailenkirchen und Söflingen und Stationen der Main-Neckarbahn sowie zwischen Söflingen und Sachsenhausen Staatsbahn neue directe Frachtsätze in Kraft.

Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, 11. November 1884. (2753)
Direction der Main-Neckarbahn.

Viehverkehr Magdeburg-Oldenburg. Die Station Holzwarden der Oldenburgischen Staatsbahn ist in den directen Vieh- etc. Verkehr mit den Stationen des Directionsbezirks Magdeburg einbezogen worden.

Magdeburg, den 14. November 1884. (2754)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
in Magdeburg.

Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Berlin-Bromberg-Erfurt und Magdeburg. An Stelle der in den Gütertarifen vom 1. Mai 1882 bezw. 1. December 1883 und den Nachträgen zu denselben enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl, auch verzinkt, des Specialtarifs II im Verkehre mit den Berliner Bahnhöfen und den Stationen der Berliner Ringbahn treten am 1. Januar 1885 neue zum Theil ermässigte, zum Theil aber auch erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Bis zur Ausgabe der bezüglichen Tarifnachträge ist das Nähere bei den Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Köln, den 19. November 1884. (2755)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Rheinisch-Belgisch-Englischer Verkehr via Antwerpen. Am 31. Dec. d. J. wird der Tarif für die Beförderung von Pferden und Vieh im Verkehr mit London über Antwerpen-Harwich vom 1. Mai 1868 ausser Kraft treten. Ein Ersatz desselben durch neue directe Taxen tritt nicht ein Transporte von Pferden von und nach London über Antwerpen werden künftig an letzterem Orte umkartirt, während sonstiges Vieh von der Grossen Englischen Ostbahn zur Beförderung mit ihren Dampfern überhaupt nicht mehr angenommen wird.

Köln, den 8. November 1884. (2756)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1885 tritt die III. Auflage des Tarifs für den directen Personen- und Gepäckverkehr des rubricirten Verbandes vom 1. Februar 1876 neuen Styls in Kraft. Hierbei findet eine theilweise Erhöhung resp. Ermässigung der bisherigen Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze statt, worüber Näheres auf den Verbandstationen zu erfahren ist.

Von demselben Tage ab wird die directe Personen- und Gepäckbeförderung zwischen den Stationen:

1. Kreuz und St. Petersburg via Königsberg und Wilna,
2. Königsberg und Ostrowo via Wilna und
3. Hamburg und St. Petersburg via Harburg, Uelzen, Stendal, Berlin, Königsberg, Wilna

aufgehoben.

Ferner wird von demselben Tage ab den directen Billets zwischen Wiesbaden und Frankfurt a/M. (Main-Weser- und Main-Neckar-Bahnhof) einerseits und St. Petersburg und Moskau via Königsberg-Wilna andererseits für die Strecke Frankfurt a/M.-Berlin facultative Giltigkeit über folgende Routen:

1. Offenbach-Bebra-Sontra oder Giessen-Cassel } Nordhausen-Belzig oder
2. Offenbach-Bebra-Sontra oder Giessen-Cassel } Nordhausen-Güsten-Magdeburg oder
3. Offenbach-Bebra-Sontra oder Giessen-Cassel } Kreiensen { Oschersleben oder Schöningen } Magdeburg oder
4. Offenbach-Bebra-Eisenach oder Giessen-Cassel-Nordhausen } Halle

und den directen Billets zwischen Köln und St. Petersburg via Hamm-Lehrte-Stendal-Berlin-Königsberg-Wilna wird für die Strecke Köln-Hamm facultative Giltigkeit für folgende Routen:

Benrath oder Neuss } Düsseldorf-Wanne { Mengede oder Marten } Dortmund { Camen oder Unna

beigelegt.

Schliesslich werden am 1. Januar 1885 die im Deutsch-Russischen Verbande vorhandenen Courierzugbillets, welche sowohl auf den Deutschen wie auf den Russischen Strecken zur Benutzung der Courierzüge berechtigen, aufgehoben, da auf den Russischen Bahnen Courierzüge nicht coursiren und dieselben daher nicht zur Anwendung kommen können.

Bromberg, den 30. October 1884. (2757 J)
Die geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahn-Verbandes.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1885 neuen Styls wird im Deutsch-Russischen Güter-Verkehre von Smolensk Station der Moskau-Brester Bahn nach Breslau (Eisenbahn-Directionsbezirk Breslau), Freiburg i/Schl., Halbstadt, Königszelt, Reichenbach i/Schl., Saarau, Schweidnitz und Waldenburg i/Schl. in den Monaten Januar, April, Juli und October via Minsk-Brest-Warschau-Sosnowice und in den übrigen Monaten des Jahres via Minsk-Brest-Warschau-Alexandrowo-Thorn-Posen instradirt.

Bromberg, 14. November 1884. (2758J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar 1885 treten die im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** in den Heften I bis V des Gütertarifs für den Verkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen vom 1. Juli 1882 bezw. 1. September 1883 nebst Nachträgen, bezw. in den Heften I bis V des Gütertarifs für den Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen vom 1. September 1883 nebst Nachträgen und in dem Heft VII des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen nach Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen vom 1. August 1882 nebst Nachträgen, bestehenden Frachtsätze und Tarifkilometer für den Verkehr mit den Bodenseeufer-Stationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach ausser Kraft.

An demselben Tage kommen für den genannten Güterverkehr über die Route via Constanz anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze zur Einführung, über welche bis zum Erscheinen der bezüglichen Nachträge zu den Heften I bis V des erstgenannten Gütertarifs des Tarifbureau der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinischen) zu Köln auf Wunsch nähere Auskunft ertheilt.

Vom 1. Januar 1885 ab findet eine directe Expedition nach und von Bregenz, Romanshorn und Rorschach über Bretten bezw. Mühlacker-Friedrichshafen nicht mehr statt.

Köln, den 14. November 1884. (2759)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Vom 1. December d. J. ab werden die Artikel **Kupfererzabbrände** (purple ore), **Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken** in die im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande bestehenden Ausnahmetarife für Eisenerze etc. aufgenommen und demgemäss

im Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 3,

im Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 3,

im Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen nach den Frachtsätzen der Ausnahmetarife für Eisenerztransporte von Station Winnweiler bezw. nach Station St. Ingbert,

im Verkehr mit Stationen der Main-Neckar Bahn nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 3 in Heft I und Heft V und des Ausnahmetarifs 4 in Heft II und Heft III im Verkehr mit der Station Basel nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 3,

abgefertigt.

Köln, den 14. November 1884. (2760)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Am 1. December cr. tritt zu Theil II des **Sächsisch-Westoesterreichisch-Ungarischen Verbandstarifs** der Nachtrag V in Kraft, welcher bei den Verbandsstationen zu erhalten ist. Durch denselben werden die Stationen Leipzig (Th. B.) und Gera (Th. B) mit denselben Sätzen in den Ausnahmetarif 7 (frisches Obst) einbezogen, welche für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahn bestehen.

Dresden, am 13. November 1884. (2761)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Vom 15. November d. J. ab kommen im Südwestdeutschen Verbande für den Verkehr zwischen Stationen der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen (Tarifheft 5), des Königlichen Directionsbezirks Köln (Tarifheft 7), der Pfälzischen Bahnen (Tarifheft 8) und der Hessischen Ludwigsbahn (Tarifheft 9) andererseits für die Güter des Specialtarifs III fast durchgehends ermässigte Sätze als Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Hierbei wird noch ausdrücklich bemerkt, dass die Taxen des Saarkohlentarifs No. 5 (Verkehr mit Vorbaden) keine Aenderung erleiden.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Stationen.

Karlsruhe, den 15. Novbr. 1884. (2762)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirection der Grosshl. Badischen Staatseisenbahnen.

Saarkohlen-Verkehr. Mit dem 1. Januar 1885 scheidet im Saarkohlentarif No. 7 (Verkehr mit Württemberg) für den Verkehr mit den Bodenseeufer-Stationen Bregenz-Romanshorn und Rorschach die Route über Bretten bezw. Mühlacker-Friedrichshafen aus. Von diesem Tage haben die betreffenden Frachtsätze auf der erwähnten Route keine Geltung mehr.

Köln, den 18. Nov. 1884. (2763)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.).

Westdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Januar 1885 scheidet im Tarif für

West- und Nordwestdeutschen Verbandsgüterverkehr Heft T. vom 1. April 1879 einschliesslich des Seehafenausnahmetarifs vom 1. Juni 1879, sowie im Tarif für den Westdeutschen Verbands-Güterverkehr Heft T. vom 1. September 1882 für den Verkehr mit den Bodenseeuferstationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach die Route über Bretten-Friedrichshafen aus, und es haben von diesem Tage ab die betreffenden Frachtsätze auf der erwähnten Route keine Geltung mehr.

Hannover, den 18. Novbr. 1884. (2764)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die im **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr** für die Beförderung von Eisenerz in Extrazügen von Rotterdam nach Mülheim a. d. Ruhr und Oberhausen, Stationen des Directionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) bestehenden Sätze finden auch von Rotterdam nach den gleichnamigen Stationen des diesseitigen Directionsbezirks Anwendung.

Näheres hierüber ist bei den letzteren zu erfahren.

Elberfeld, den 13. Novbr. 1884. (2765)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. December d. J. treten für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** von den Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer-Bahn nach Stationen:

a) der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Kaiserin Elisabeth-Bahn) und
b) der Wien-Aspang Eisenbahn

unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife je ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Druckexemplare sind von den Versandtstationen und unserem Verkehrs-Bureau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 13. November 1884. (2766)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die Hefte I und II des directen **Englisch-Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifs** vom 1. April 1880 treten am 1. Januar 1885 ausser Gültigkeit, dagegen gelangen an diesem Tage neue reglementarische und tarifarische Bestimmungen sowie für den Verkehr mit diesseitigen Stationen neue theilweise ermässigte, theilweise erhöhte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 13. Novbr. 1884. (2767)
Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die Beförderung der Güter des Specialtarifs III im Verkehr zwischen Mannheim und den über Kehl, Neubreisach, Banzenheim und Hüningen instradirenden diesseitigen Stationen kommen vom 15. d. Mts. ab die Sätze des im Theil II des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs enthaltenen Ausnahmetarifs II unter Zugrundelegung der Mannheimer Entfernungen zur Anwendung.

Die gleichen Sätze werden auch für Ludwigshafen angewendet. Im Verkehr zwischen Mannheim und unseren übrigen Stationen erfolgt die Frachtberechnung für Güter des Specialtarifs III mit sofortiger Gültigkeit in der Weise, dass den nach dem Nachtrage IX zum Heft 1 für Ludwigshafen sich ergebenden Sätzen 3 ₰ pro 100 kg zugeschlagen werden.

Strassburg, den 13. November 1884. (2768)
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr mit der Prinz-Heinrichbahn. Am 15. d. M. kommt der Nachtrag I zum Heft 3 (Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen) vom 1. Juni 1883 zur Einführung, welcher theilweise ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III enthält. Preis des Nachtrags 5 ₰.

Köln, den 14. November 1884. (2769)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. December d. J. werden die Artikel „Nickelstein und Nickelspeise, auch Kobaltspeise (Mattes de nickel arséniure [speiss] de nickel et de cobalt)“ in die Classification des Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarifs unter die Artikel des Specialtarifs I aufgenommen.

Köln, den 14. November 1884. (2770)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Am 15. d. M. erscheint der VI. Nachtrag zum Saarbrücken-Pfälzischen Gütertarife (Heft III) vom 1. Februar 1881, welcher anderweite Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III enthält. Insoweit die seitherigen Frachtsätze des Specialtarifs III billiger sind, finden letztere auch ferner Anwendung.

Preis des Nachtrags 5 ₰, für die Besitzer des Haupttarifs jedoch unentgeltlich.

Köln, den 14. November 1884. (2771)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. December l. J. treten directe Gütertarife zwischen Stationen der Gr. Badischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg-Bahn und der Prinz Heinrichbahn, der Königl. Eisenbahndirection Frankfurt a. M., der Main-Neckar-Bahn, der Pfälzischen Bahnen und der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen einschliesslich der Toggenburger und Wald-Rüti-Bahn andererseits in Kraft.

Diese Tarife bilden einen Theil des am 1. October l. J. zur Einführung gekommenen Tarifs für den Südwestdeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverband.

Exemplare der Tarife sind bei den Verbandstationen zum Kostenpreis zu erhalten.

Mit dem 15. Januar 1885 treten ausser Kraft die directen Tarifsätze, welche in dem Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarif II C vom 1. October 1884 enthalten sind, für den Verkehr zwischen den Stationen Kastel, Biebrich und Wiesbaden der Königl. Eisenbahndirection Frankfurt einerseits und den Stationen Näfels-Mollis, Netstall und Glarus andererseits, und werden diese Tarifsätze durch neue höhere, denjenigen des Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarifs III C vom 1. December entsprechende Sätze ersetzt. Bis zu dem gedachten Zeitpunkte finden dagegen die billigeren Sätze in den Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheft II C sowohl im Verkehr mit den Stationen Näfels-Mollis, Netstall und Glarus der Schweizerischen Nordostbahn als der Vereinigten Schweizerbahnen Anwendung.

Karlsruhe, den 16. November 1884.
Generaldirection der Gr. Badischen Staatseisenbahnen. (2772)

Die an der Strecke Rosenberg i. O.-Tarnowitz der vormaligen Rechte-Oder-Ufer-Bahn belegenen Stationen Georgenberg, Koschentin, Lublinitz und Stahlhammer werden mit dem 20. November cr. in den Ausnahmetarif für den Transport von Salz des **Ost-Westdeutschen Verbandes** bezüglich des directen Verkehrs von den Stationen Artern, Aschersleben, Egeln, Schönebeck (Bahnhof und Saline), Schöningen und Stassfurt (Bahnhof, Salzschacht und Fabriken), des Directionsbezirks Magdeburg, Salzgitter der Braunschweigischen Bahn, sowie Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Oeynhausen (Nordbahnhof) und Salzderhelden des Directionsbezirks Hannover aufgenommen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind in den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren. (2773)

Hannover, den 12. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Die im Gütertarife vom 1. April 1883 enthaltenen Tarifkilometer für die Station Berlin, Potsdamer Bahnhof, werden mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. zum Theil erhöht und zwar: für den Verkehr mit Coesfeld und Leyden um je 2 km, für den Verkehr mit Rothe Erde, Stolberg, Ahaus, Dülmen, Gronau, Lüdinghausen, Selm, Georgs-Marien-Hütte, Bentheim, Gildehaus und Schüttorf um je 1 km.

Hannover, den 12. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich für die übrigen Verbandsverwaltungen. (2774)

Im **Tarife für den Böhmischen Braunkohlenverkehr nach Deutschland via Bodenbach resp. Mittelgrund** wird mit Giltigkeit vom 1. December d. J. der Schnittsatz für Perleberg, Station der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, von 103,6 ℳ auf 100 ℳ ermässigt.

Dresden, am 14. November 1884. (2775)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Januar 1885 scheidet im Tarif vom 1. October 1879 für den Güterverkehr zwischen Stationen des Südwestdeutschen Eisenbahnverbandes einerseits und den Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach andererseits die Route über Bretten bezw. Mühlacker-Friedrichshafen aus und es haben von diesem Zeitpunkte ab die betreffenden Frachtsätze auf der erwähnten Route keine Geltung mehr. (2776)

Karlsruhe, den 17. November 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirection der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Vom 1. December d. J. ab werden im Schlesisch-Polnischen Verband-Verkehr für den Transport von **Oelkuchen** in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehr mit Stationen der Warschau-Wiener Bahn, sowie Warschau-Praga der Warschau-Terespoler Bahn die Sätze des Ausnahmetarifs für Kleie erhoben.

Breslau, den 13. November 1884. (2777)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Mit dem 1. Januar 1885 tritt im **Schlesisch-Süddeutschen Verbande** für den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Directionsbezirke Erfurt, Berlin, Breslau und der Breslau-Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen und Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif, aus 2 Heften bestehend, in Kraft.

Tarifheft No. 1 enthält die Tarifsätze für den Verkehr mit Bayern, Tarifheft No. 2 diejenigen für den Verkehr mit Württemberg. In letzterem sind Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Posen (excl.)-Bromberg resp. Thorn einerseits und Württembergischen Stationen andererseits nicht mehr

enthalten; dieselben werden spätestens mit dem 1. Januar 1885 im Mitteldeutschen Verbandtarife publicirt werden.

Durch die neuen Schlesisch-Süddeutschen Tarifhefte werden aufgehoben der Schlesisch - Süddeutsche Verbandsgütertarif, Theil II, Heft No. 1 vom 1. Februar 1883 und Heft No. 2 vom 1. Juni 1882 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen.

Der neue Tarif enthält im Allgemeinen wesentliche Ermässigungen gegen die jetzt bestehenden Tarifsätze, nur in der Stückgutclasse treten in einzelnen wenigen Relationen geringe Erhöhungen ein; das Tarifheft für Bayern enthält auch gegen den jetzt bestehenden Tarif einige Verkehrsbeschränkungen.

Bis zu dem Zeitpunkte der Herausgabe des neuen Tarifs, welcher noch besonders bekannt gemacht werden wird, ertheilt die Königliche Generaldirection der Bayerischen Verkehrsanstalten in München Auskunft über die Höhe der Tarifsätze.

Breslau, den 15. November 1884. (2778)
Königliche Eisenbahndirection,
zugleich im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

A. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Mit 1. December d. J. gelangt zum Gebührentarife der Wiener Verbindungsbahn vom 1. November 1879 Nachtrag VIII zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung der Bestimmungen über die im Anschlussverkehre der Wiener Verbindungsbahn bestehenden Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferungszeit,

II. Erweiterung der Tarifbestimmungen für den Localverkehr,

III. Ermässigung des Frachtsatzes für Grosshornviehtransporte nach St. Marx in der Relation Wien (Matzleinsdorf)-Wien (Staatsbahnhof).

Wien, am 12. November 1884. (2779)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. (Neue Tarife des Oesterreichisch - Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes.) Am 20. November l. J. tritt ein Anhang zum Theile III, Heft 1 des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Ausnahmetarife für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten, Malz, sowie von Oelsaaten, ferner von gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, sowie der Station Brünn der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits.

Wien, den 10. November 1884. (2780)
Die K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen,
gleichzeitig im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. December 1884 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen und nach Reichenberg S. N. D. V. B. in Wirksamkeit.

Durch diesen Tarif werden die gleichnamigen Tarife von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn dto. 1. September 1883 und von Stationen der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn vom 10. September 1883 sammt Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes können bei der unterzeichneten Direction und der betheiligten gesellschaftlichen Station eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, am 13. November 1884. (2781)
Die Direction.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Mit Giltigkeit ab 1. December 1884 werden die nachbenannten Stationen des Eisenbahndirectionsbezirkes Erfurt mit den beigesetzten Schnittfrachtsätzen in den directen Kohlenverkehr via Reitzenhain, resp. Franzensbad (Tarif vom 1. April 1884) einbezogen:

Vom Schnittpunkte I bis Dietzhausen 77, Gräfenroda 70, Oberhof 73, Rohr 79, Suhl 76, Zella-Mehlis 74 *M.*

Vom Schnittpunkte II bis Dietzhausen 60, Gräfenroda 62, Oberhof 64, Suhl 61, Zella-Mehlis 63 *M.*

Prag, den 11. November 1884. (2782)
Die General-Direction
der a. priv Buschtěhrader Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Berlin - Hamburger Eisenbahn. Zum Localpersonengeld - Tarif vom 1. Januar 1875 ist der Nachtrag IX erschienen. Derselbe enthält a) Tarifsätze für die vom 15. d. Mts. ab für den Schnellzugverkehr eröffnete Station Glöwen, b) die für den Fernverkehr der diesseitigen Stationen mit Charlottenburg und Berlin-Stadtbahn schon bestehenden Fahrgeld- und Gepäckfrachtsätze, c) die vom 1. December cr. ab in Kraft tretende anderweite Bestimmung wegen der Gepäckbeförderung ohne Lösung von Fahrbillets.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Billet - Expeditionen unentgeltlich zu haben.

Berlin, den 14. November 1884. (2783)
Königliche Direction.

Die im Nachtrag V zum diesseitigen **Local-Tarif** für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 15. August 1877 zu § 10 des Betriebs-Reglements ad 5 enthaltenen Special - Bestimmungen über die Verausgabung von Abonnementskarten treten mit dem 31. December cr. ausser Kraft und kommen in deren Stelle vom 1. Januar 1885 ab die auf den Preussischen Staatsbahnen seit 1. September 1883 bestehenden allgemeinen Bedingungen nebst Tarif für die Ausgabe von Abonnementskarten, mit Giltigkeit zur beliebigen Hin- und Rückfahrt, auch diesseits zur Einführung.

Nähere Auskunft ist in unserem Verkehrsbureau zu erfahren.

Breslau, den 15. November 1884. (2784)
Königliche Direction
der Breslau - Freiburger Eisenbahn.

IV. Eisenbahn - Effectenverkehr.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Ziehungs-Liste. Bei der am 3. November 1884 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerialerlasse vom 30. October 1871, Z. 3041/F.-M., genehmigten Tilgungsplanes, in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen VII. Verloosung der Prioritäts-Obligationen, Litt. B, wurden folgende 227 Nummern gezogen:

50 1161 2827 3278 3753 5048 5348 9192 9860 10256 11240 11870 11933 12865 13246 14000 14360 14805 15787 16621 17236 17815 19890 19911 20310 21069 21211 23084 23806 24095 24376 24473 25400 25532 25986 26154 28639 29338 31338 31776 32011 32057 34386 34879 34911 35095 35628 36641 37050 37164 37844 38310 38955 39073 39414 40548 40981 41019 43014 43337 43555 43800 45748 46242 46828 46849 47108 47467 47891 49219 49230 49513 49877 50783 51760 53297 54711 54740 55323 56385 56529 56768 56829 57834 59055 59442 60666 61642 61673 62486 62834 63371 64208 64532 64679 66123 66276 66418 66917 67425 68185 69362 70278 70357 70431 70585 70685 70860 71082 71114 71800 72830 73176 73253 74003 74242 74607 74998 75572 79098 79255 79536 80371 82036 83047 83133 83355 85353 85592 86244 86700 87029 87100 87397 87957 87959 88068 88196 89050 89743 90711 91110 91460 91600 92346 92603 92632 93464 95791 97330 97442 97652 98876 99493 100249 100700 101244 102179 102397 102585 103053 103717 103845 103951 104204 104480 104999 105143 107266 109931 110862 111007 111283 111472 111720 113155 113289 113730 116121 116428 116891 117353 117650 118207 118931 119007 119426 119709 120355 121993 122052 122552 122618 124511 124752 126373 129888 130602 130883 130952 131403 131471 131577 132406 132593 132775 132821 132844 133052 133990 134917 134985 135382 135754 137163 139052 140369 140477 140636 144595 145320 145519 145552 146724 146892 147508 147742.

Vom 1. Mai 1885 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in effectivem Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Course, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direction der Discontogesellschaft;
in Dresden: die Dresdner Bank;
in Frankfurt a/M.: die Deutsche Effecten- und Wechselbank, die Deutsche Vereinsbank, die Filiale der Bank für Handel und Industrie, der Frankfurter Bankverein und die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
in Hamburg: die Herren L. Behrens & Söhne;
in Leipzig: die Allgemeine Deutsche Creditanstalt und die Leipziger Discontogesellschaft;
in München: die Bayerische Vereinsbank, Herr Josef v. Hirsch und die Herren Guggenheimer & Cie.;
in Stuttgart: die Württembergische Bankanstalt (vorm. Pflaum & Cie.) und die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende April 1885 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Mai 1885 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der Ziehung 1878: No. 3260 25828 39583 106795.

Ziehung 1879: No. 4494 40645 45927 51766 53310 82142 93530 93620 111337.

Ziehung 1880: No. 28476 33238 39964 41317 44830 45833 48217 70867 73727 74480 81553 133770.

Ziehung 1881: No. 1609 4747 9276 10115 11643 12667 13670 20508 37210 41055 55404 57548 58501 63159 73461 74930 88029 95812 98256 100293 126367 132302.

Ziehung 1882: No. 4813 8115 21689 24106 27929 38329 42897 47278 49787 56291 65722 74146 74626 75912 92950 93915 111351 123985 131282 146267.

Ziehung 1883: No. 2929 11641 13233 13959 14093 17613 25262 25589 27917 34055 36753 48776 54551 55140 58940 74443 83010 88352 89144 97758 113764 135665.

Wien, den 3. November 1884. (2785)
Vom Verwaltungsrathe.

V. Generalversammlungen.

Auf Grund des § 29 unserer Statuten berufen wir auf

Mittwoch, den 17. December d. J. Morgens 10½ Uhr
in das Directionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig eine
ausserordentliche General-Versammlung,
zu welcher sich die Herren Actionäre nach Massgabe des § 32 der Statuten — soweit dies erforderlich — bis zum 14. k. Mts. durch Production der Actien bei unserer Hauptcasse legitimiren wollen.

Tagesordnung.

Berathung und Beschlussfassung über den mit der Königlich Preussischen Regierung abzuschliessenden Vertrag, betr. den Uebergang des Braunschweigischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat.

Braunschweig, den 14. November 1884.
Der Aufsichtsrath (2786)
der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.
F. W. Schöttler,
Vorsitzender.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Die XXIV. (ausserordentliche) Generalversammlung der Actionäre findet am 15. December 1884, Vormittags 10 Uhr, in Wien im Büreau der Gesellschaft, I., Elisabethstrasse No. 9, statt.

Tagesordnung:

1. Mittheilung des in Angelegenheit der Convertirung der Prioritätsanlehen der Böhmischen Westbahn ergangenen Erlasses des Hohen K. K. Handelsministeriums vom 18. intim. 21. October 1884 und Beschlussfassung hierüber.

Eventuell:

2. Ermächtigung des Verwaltungsrathes in Absicht der durchzuführenden Convertirung, die Abänderung der einschlägigen Bestimmungen der Concessionsurkunde, der mit derselben im Zusammenhange stehenden Uebereinkommen und der Gesellschaftsstatuten *) mit der Hohen Staatsverwaltung zu vereinbaren.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Actien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:
in Wien: bei der Centralcassa der Böhmischen Westbahn, I., Elisabethstrasse No. 9,
in Prag: bei der Betriebs-Hauptcassa, und bei der Filiale der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Frankfurt a/M.: bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne,
in Berlin: bei der Direction der Discontogesellschaft,
in Leipzig: bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in Dresden: bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in Hamburg: bei L. Behrens & Söhne und M. M. Warburg & Comp.,
in München: bei Merck, Finck & Comp. und
in Stuttgart: bei der Württembergischen Bankanstalt, vormals Pflaum & Comp.,
und zwar: in Wien bis zum 1. December l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 30. November l. J. mittelst dreifach auszufertigender Consignationen.

Consignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 14. November 1884. (2787)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

*) § 18 der Concessionsurkunde vom 8./9. 859,
Uebereinkommen vom 23. October 1860,
" " 12. Januar 1865,
" " 24. Juni 1869,
§§ 42, 45 und 46 der Gesellschaftsstatuten.

VI. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Hannover. Die Lieferung von:
a) 4 Stück Güterzug-Locomotiven (Compound System),
b) 4 Stück zweiachsige Normal-Tender-locomotiven,
c) 8 Stück dreiachsige Normal-Tender-locomotiven
soll vergeben werden.

Termin:
Montag, den 1. December 1884.

Bedingungen gegen Einsendung von 6 *M.* bezw. 2 *M.* für jede Locomotivgattung vom unterzeichneten Bureau zu beziehen.

Hannover, den 11. November 1884.
Maschinentechnisches Bureau. (2788)

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung von 10 Satz Locomotiv-Hebeböcken soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden gegen gebührenfreie Einsendung von 1 *M.* 50 *₰* und 20 *₰* Porto durch den Büreauvorsteher, Eisenbahn-secretair Boye, portofrei abgegeben. Offerten, verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis zu dem am 29. November cr., Mittags 12 Uhr, im maschinentechnischen Büreau, Neuegasse 29/33, anstehenden Submissionstermine portofrei einzureichen.

Erfurt, den 14. November 1884. (2789)
Maschinentechnisches Büreau.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung nachverzeichneter Oberbau-Materialien zur Erneuerung des Oberbaues der Pfälzischen Eisenbahnen soll im Wege der Submission vergeben werden:
a) 2 800 t Schienen, 123 mm hoch, aus Flussstahl,
b) 15 000 Paar Seitenlaschen aus Eisen
c) 30 000 Stück Laschenbolzen
d) 330 000 Stück Schienennägel
e) 180 000 Stück Unterlagsplatten aus Eisen
(b–e: zu Schienen von 123 mm Höhe.)

Lieferzeit von Februar bis incl. September 1885.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfragen mitgetheilt.

Die Offerten, welche pro Tonne = 1 000 kg und in Reichsmark franco einer Pfälzischen Bahnstation zu stellen sind, wollen an unsere Adresse portofrei und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen bezw. Kleineisenzeug"
bis zum 4. December laufenden Jahres eingereicht werden.

Ludwigshafen a/Rh., 13. November 1884.
Die Direction
der Pfälzischen Eisenbahnen. (2790)
Lavale.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 92.

1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Zeitung des Vereins



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. November 1884.

Beziehungen der commerciellen Bevölkerungsziffer zu den Einnahmen der Nebenbahnen

entwickelt von **F. Plessner.**

In früheren Abhandlungen über die Verkehrs- und Erwerbselemente der Local- und Nebenbahnen versuchten wir auf Grund eines umfangreichen statistischen Materials Formeln zu construiren, welche es ermöglichen sollten, den muthmasslich zu erwartenden Verkehr einer Nebenbahn schätzungsweise zu ermitteln, wenn uns gegeben ist: die Einwohnerzahl der Station, die Dichtigkeit der Bevölkerung des von der Bahn durchzogenen Landestheiles überhaupt und der Charakter seiner Erwerbsthätigkeit, und zwar:

I. a) und b) ob überwiegend Ackerbau und Viehzucht,
II. ob neben dieser einiger Gewerbefleiss und Handel dazu tritt,
III. ob die Gegend industriereich ist, besonders in schweren Artikeln.

Daneben wurden selbstredend die Wegelängen und die zugebilligten Tarife eingeführt und hiernach die Summenformeln aufgestellt.

Wir hatten die Genugthuung, wiederholt zu erfahren, dass jene Ermittelungsmethode mit nicht wesentlichen nur den localen Verhältnissen Rechnung tragenden Veränderungen in mehreren Süddeutschen und ausserdeutschen Staaten bei den Vorerhebungen für Nebenbahnen zur Verwendung kommen und noch kommt.

Es gab uns das Veranlassung, den Grad der Richtigkeit jener Formeln an den Ergebnissen einer Anzahl secundären Privatbahnen zu prüfen, da leider für die Nebenlinien der Staatsbahngruppen keine gesonderte Statistik geführt oder doch nicht veröffentlicht wird.

Wir erhielten ziemlich zutreffende Ergebnisse, welche aber noch wesentlich, insbesondere bezüglich der Einnahmen aus dem Güterverkehr, beeinflusst waren durch den Factor der Bahnlänge, da bei kleinen Bahnen die sogenannten Expeditions- oder Manipulationsgebühren die Einnahme pro Tonnenkilometer ganz erheblich beeinflussen und bei ganz kurzen Linien in den billigsten Tarifclassen, ja fast in allen Wagenladungsclassen mehr betragen als die Fracht selbst.

Der Umstand, dass bei Nebenbahnen, welche nicht blos stumpf ins Land hineinführen, sondern zwei Hauptbahnen verbinden, es sehr schwer ist, richtig zu schätzen, welcher Theil der Einwohnerzahl der Endstationen und mit welchem Reise- und Gütertransport-Coëfficienten für die Nebenbahn herangezogen werden darf, macht die Aufgabe complicirter, eine richtige Lösung schwieriger und wurde uns Veranlassung, darüber nachzudenken, wie sich unter Festhaltung des Grundprincips unserer früheren Methode an der Hand der Jahresergebnisse einiger sowohl nach obigen Erwerbselementen als nach ihrer Länge zusammengestellten Gruppen von Nebenbahnen — und zwar solcher, die sich meistens schon einige Jahre entwickelt haben — die Betriebsergebnisse sich zur Bevölkerungsdichtigkeit des Landestheiles und seinen Erwerbselementen verhalten. Auch haben wir dabei grosse und kleine Bahnen getrennt, um den oben angedeuteten Umstand im Güterverkehr Rechnung zu tragen.

Ermittelt man aus der Lage der Nachbarbahnen zu der zur Untersuchung gestellten die kilometrische Breite der Verkehrszonen zu beiden Seiten der Linie und die Tiefe des Hinterlandes, welches der Nebenbahn tributär ist (oder bei neu geplanten wird), zieht hiervon bezüglich des Güterverkehrs nach den Stationen der Hauptbahnen zu, in welche die Nebenbahn einmündet, 4—5 Längenkm, multiplicirt mit der Zonenbreite ab, weil das, was sich hier bewegt, dem Landwagenverkehr bleibt und lässt dieselbe Landfläche der Sicherheit wegen, wo nicht gerade grosser Vorortsverkehr ist, auch bei dem Personenverkehr weg, so erhält man diejenige Landfläche F, aus welcher die Bahn ihre Nahrung zieht.

Ist die Nebenbahn z. B. 35 km lang, ihre Verkehrszone (also die Scheidelinie mit dem Verkehr der nächsten Nachbarbahn) links, nachdem sie ausgerichtet ist, 7, rechts 9 km lang und hat sie nach hinten keinen Anschluss, sondern ein tributäres Hinterland von noch 12 km Tiefe, dann kommt eine Landfläche zur Berechnung von ungefähr $(35 - 5 + 12)\ 7 + 9 = 672$ qkm.

Der zweite Factor ist die mittlere Bevölkerungsdichtigkeit der Gegend. Solche ist für ganz Deutschland jetzt 84 pro Quadratkilometer, schwankt aber nach den Ergebnissen der letzten Volks- und Gewerbezählungen zwischen 28 (z. B. Kreis Johannisburg) und 29 (Kreis Gifhorn), ja sogar 22 (Kreis Fallingbostel) bis zu 575 (Landkreis Bochum) und 621 (Landkreis Essen). Der Ravenstein'sche statistische Atlas kann zu den betreffenden

Ermittelungen empfohlen werden. Auch Neumann's geographisches Lexikon giebt brauchbare Resultate.

Bezeichnet man diese Bevölkerungsdichtigkeit pro Quadratkilometer Fläche mit D, dann ist FD die commercielle Bevölkerung, mit welcher man zu rechnen hat.

Will man in hochentwickelten Gegenden genauer rechnen, so mag man die seitlichen Zonen von 5 zu 5 km noch einmal theilen und dann in jeder derselben, die Bevölkerung der einzelnen Ortschaften zusammenaddirt, diejenige der ersten Zone voll, die zweite halb und die dritte zum vierten Theil ansetzen, dazu aber auch noch $^1/_8$—$^1/_4$ der Bevölkerung von der Anschlussstation an die Hauptbahn zuzählen. Wenn man so rechnet, ist diese schon differenzirte commercielle Bevölkerung aber mit um $\frac{1}{3}$ grösseren Verkehrscoëfficienten zu vervielfältigen, als nachstehend angegeben.

Für unsern Zweck genügt zunächst das oben berechnete Product FD.

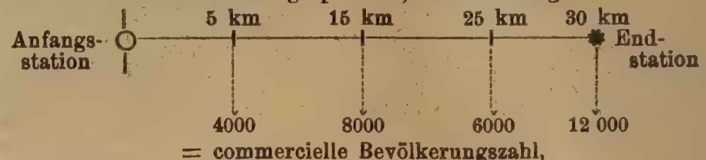
Man darf nun in den vorn ad a bezeichneten Landestheilen, je nachdem es eine mässige oder eine gute schon leidlich intensiv entwickelte Landwirthschaft ist, welche sich vorhanden zeigt, als Personenverkehrs-Coëfficienten die Zahlen 1 und $1\frac{1}{2}$ annehmen; das heisst, man nimmt an, dass jede Person der commerciellen Bevölkerung im Jahre die Bahn einmal, in den besseren reicheren Gegenden ein und einhalbmal in jeder Richtung befährt; in den Gegenden, welche oben ad II bezeichnet, wo neben der Landwirthschaft und Viehzucht auch einiger Gewerbefleiss und Handel blüht, ist jene Zahl 2—$2\frac{1}{2}$ und in lebhafter Industriegegend mit grösseren Orten 3 und sogar bis 5.

Nennen wir diesen specifischen Personenverkehr $p = 2 \times (1$, oder $1\frac{1}{2}$, 2, $2\frac{1}{2}$, 3, $5)$ so ist also $p = 2, 3, 4, 5, 6 - 10$.

Dementsprechend kann man auch den specifischen Güterverkehr g in jenen wie vor charakterisirten Landestheilen erfahrungsmässig nach Tonnen zu 1 000 kg beziffern mit 0,5, 0,66 und bis 1,0 in den geringen und bessern landwirthschaftlichen Gegenden der Classe I, zu $1\frac{1}{4} - 1\frac{1}{2}$ t in den Gegenden ad II und zu $2\frac{1}{2} - 4$ t in denjenigen ad III, immer gerechnet pro Kopf der commerciellen Bevölkerung, annehmen. Bei ganz kurzen Touristen- und Vergnügungsbahnen und solchen, welche ein einzelnes Bergwerk, Zuckerfabrik etc. bedienen, sind diese Regeln nicht anzuwenden.

Jetzt ist noch die mittlere kilometrische Wegelänge einzusetzen, welche jeder Reisende und jede Tonne Gut durchfährt. Hier muss nun doch etwas eingehender die Bedeutung der einzelnen grössern Stationen der Bahn und falls sie Sackbahn ist, besonders von deren Endstation ermittelt werden. Mit blossem Schätzen ist es hier nicht gethan und man hat die Verhältnisszahlen aus den in loco ermittelten Verkehrselementen einzusetzen, kleine Zwischenstationen und Halteplätze können dabei unberücksichtigt bleiben. Die Summe aus den Producten zwischen der Entfernung der einzelnen Stationen von der oder den End- resp. Einmündungsstationen mit dem auf die Station kommenden Bevölkerungsantheil der gesammten commerciellen Bevölkerung, getheilt durch diese selbst giebt die specifische Wege- oder Reiselänge n und n^1 für Personen und Güter; n p aber ist dann die Gesammtzahl der zu erwartenden Personenkilometer und n_1 g diejenige aller Güterkilometer.

Gruppirt sich der Hauptsache nach z. B. die commercielle Bevölkerung an einer 30 km langen Nebenbahnlinie, mit Bezug auf den Personenverkehr gesprochen, etwa wie folgt:



= commercielle Bevölkerungszahl,

dann ist die mittlere Länge n für den Personenverkehr:

$$= \frac{5 . 4000 + 15 . 8000 + 25 . 6000 + 30 . 12000}{30000} = \frac{650000}{30000} = 21^2/_3$$

und die Gesammtzahl der Personenkilometer n p eben $21^2/_3$ 30000 oder wieder 650000.

Aus den Ergebnissen der gesammelten Jahresberichte der Nebenbahnen findet man nun, wenn man die günstigsten und die allerungünstigsten, also die mit den höchsten Tarifen ausscheidet, dass bei kurzen Linien bis zu 30 km Länge pro Personenkilometer (Retourbillets schon berücksichtigt) und die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr eingeschlossen 5,25 ₰ und bei längerer Linie 4,0 ₰ vereinnahmt werden, was mehr ist als bei den Hauptbahnen, weil sie keine IV. Classe haben. Als Einnahme aus dem Güter- und Viehverkehr mit allem was dazu gehört, finden wir bei den kleinern Bahnen (wiederum solche mit allzu hohen Tarifen und diejenigen, welche blos Erz und Kohlen in grossen Massen fortschaffen, weggelassen) dass sich pro Tonnenkilometer 13,5 — 14 ₰ und bei den grössern Bahnen 8 — 8,5 ₰ ergeben. Die Einnahmen von der Reichspost betragen durchschnittlich pro Kilometer Bahn nur 64 ℳ und alle sonstigen Nebeneinnahmen 90 bis 112, im Mittel 100 ℳ.

Hiernach wird die Gesammtsummenformel für alle Einnahmen einer Nebenbahn von K Kilometerlänge in Mark, wenn sie klein ist

$$E = F D (p n . 0{,}052 + g n_1 . 0{,}14) + k (64 + 100)$$

und falls sie gross, z. B. länger als 30 km ist

$$E = F D (p n . 0{,}040 + g n_1 . 0{,}085) + K (64 + 108)$$

und die Einnahmen pro Kilometer Bahn $= \frac{E}{K}$ und $\frac{E_1}{K}$.

Wir haben nun die Betriebsergebnisse von 3 Gruppen Nebenbahnen, welche obiger Eintheilung ad I a und b, II und III entsprechen, aus dem letzten Betriebsjahre zusammengestellt und ist es interessant zu ermitteln, wie die oben vorgeschlagene Form zur a priori-Ermittelung der Betriebseinnahmen sich nahezu deckt mit den wirklichen Jahresergebnissen und was sonst noch daraus folgt.

Die erste Gruppe enthält drei grosse Bahnen, welche in die bessere Unterabtheilung der Gruppe I (rein landwirthschaftliche) fallen.

Grössere landwirthschaftliche Bahnen mit meist guten Bodenverhältnissen. (Gruppe Ia.) Betriebsjahr 1883/84.

Laufende No.	Verkehrs-Relation		Namen der Bahnen: Kiel-Eckernförde-Flensburg	Altdamm-Colberg	Stargard-Cüstrin	Bemerkungen.
1	Länge der Bahn in Kilometern		77,98	122	98,4	Der mittlere Ertrag pro Personenkilometer ist sonach 4,06 ₰ und pro Tonnenkilometer 8,75 ₰.
2	Gesammtfläche des commerciellen Bahngebietes in □Kilometern		1 458	2 060	1 980	
3	Mittlere Bevölkerungsziffer pro □Kilometer		73	53	52	Die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr sind beim Personenverkehr mit eingerechnet.
4	Gesammte commercielle Bevölkerung		106 500	109 180	102 960	
5	Gesammte Passagierzahl		278 000	202 230	170 575	
6	Durchschnittseinnahme pro Personenkilometer	₰	3,94	3,89	4,35	Die gesammten Einnahmen aus dem Viehverkehr und alle Nebenerträge sind beim Güterverkehr mit einbegriffen.
7	Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr	ℳ	290 338	242 922	217 840	
8	Gesammtfracht in Tonnen		36 130	57 808	49 274	
9	Einnahme pro Tonnenkilometer	₰	11,06	7,95	7,14	
10	Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr	ℳ	157 970	235 050	360 349	
11	Summa aller Nebeneinnahmen	„	18 763	31 719	25 667	
12	Summa aller Einnahmen	„	466 971	509 691	603 856	
13	Das ist pro Längenkilometer der Bahn	„	5 926	4 173	6 140	
14	Anzahl der gefahrenen Nutzkilometer		211 227	291 688	278 566	
15	Einnahme pro Nutzkilometer	₰	2,22	2,14	2,07	

Hieraus ergiebt sich nun Folgendes:

1. Wenn man die gesammten Einnahmen durch die gesammten commerciellen Bevölkerungen theilt, also $\frac{\Sigma \text{ pos. } 12}{\Sigma \text{ pos. } 4}$ oder im obigen Falle $\frac{1\,580\,518}{318\,640}$, so erhält man fast genau

5 *M.* als Durchschnittsertrag

bei obiger Classe von Bahnen pro Kopf ihrer commerciellen Bevölkerung.

2. Wenn man die gleichmässig auf die Bahnlänge selbst vertheilte commercielle Bevölkerung sonach $\frac{\Sigma \text{ pos. } 4}{\Sigma \text{ pos. } 1}$ oder im obigen Falle $\frac{318\,640}{298,4} = 1\,065$, d. i. die specifische Bevölkerung der Linie und diese mit obigem Mittelertrag von 5 *M.* multiplicirt, so muss 5 . 1 065 = 5 335 *M.* die mittlere kilometrische Jahreseinnahme sein.

Factisch ist sie $\frac{5\,926 + 4\,178 + 6\,140}{3} = 5\,413$ *M.*, was genau genug mit ersterer Ziffer stimmt, da man ja pos. 2, d. i. die Gesammtfläche des commerciellen Bahngebietes und deshalb auch pos. 4 immer nur annähernd richtig bestimmen kann.

Ferner ergiebt sich $\frac{\Sigma 5}{\Sigma 4}$ hier $\frac{649\,805}{318\,640}$, dass auf jeden Kopf der commerciellen Bevölkerung (im weitern Sinne) wenig über 2 Reisen kommen und endlich dass $\frac{\Sigma 5}{\Sigma 8}$ also hier $\frac{143\,212}{318\,640}$, dass auf jeden Kopf der commerciellen Bevölkerung etwa 0,5—0,6 t Güterverkehr kommt. — Wählt man die weiter oben angegebene differenzirte Ermittelung der commerciellen Bevölkerung nach Bahnstationen und Zonen, so ist solche 33 pCt. kleiner und die betreffenden Verkehre dementsprechend 50 pCt. grösser, sonach 3 Personen und $\frac{3}{4}$—$\frac{5}{6}$ t Güter.

Kleinere landwirthschaftliche Bahnen mit etwas Industrie und Handel. (Gruppe II.)

Laufende No.	Verkehrs-Relation		Namen der Bahnen: a) Paulinenaue-Neu-Ruppin	b) Wittenberge-Perleberg	c) Parchim-Ludwigslust	d) Hoyaer Eisenbahn	Bemerkungen.
1	Länge der Bahn in Kilometern		28,1	10,5	26,05	7	Den meisten gewerblichen Verkehr hat die Paulinenaue-Neu-Ruppiner Bahn.
2	Gesammtfläche des commerciellen Bahngebietes in □Kilometern		616	256	530	290	
3	Mittlere Bevölkerungsziffer pro □Kilometer		51	50	48	55	Der hohe Satz pro Tonnenkilometer resultirt bei der Hoyaer Bahn aus der Kürze der Linie, weil dabei die Expeditionsgebühren sehr vortheilhaft zur Geltung kommen und aus dem sehr starken Viehverkehr.
4	Gesammte commercielle Bevölkerung		41 416	12 850	25 440	15 950	
5	Gesammte Passagierzahl		123 019	72 249	53 000	37 230	
6	Durchschnittliche Einnahme pro Personenkilometer	₰	4,44	5,82	6,02	6,1	
7	Gesammteinnahme des Personenverkehrs	*M.*	99 243	37 935	58 979	14 803	
8	Gesammtfracht in Tonnen		43 254	27 423	30 376	15 726	
9	Einnahme pro Tonnenkilometer	₰	10,75	13,36	12,0	16,5	Der mittlere Ertrag pro Tonnenkilometer ist demnach 13,15 ₰ und pro Personenkilometer 5,44 ₰.
10	Gesammteinnahme des Güter- und Viehverkehrs	*M.*	101 401	38 453	80 902	26 341	
11	Summa aller Nebeneinnahmen	„	7 243	1 972	3 879	2 907	
12	Summa sämmtlicher Einnahmen	„	207 888	78 359	147 057	44 051	
13	Sonach pro Bahnkilometer	„	7 403	7 463	5 645	6 293	
14	Anzahl der gefahrenen Nutzkilometer		66 713	38 451	57 712	26 526	
15	Einnahme pro Nutzkilometer	₰	3,13	2,04	2,55	1,68	

Aus der II. Tabelle aber ergiebt sich Folgendes:

1. Wenn man die Gesammteinnahme der 4 Bahnen durch die gesammte commercielle Bevölkerung theilt, also $\frac{\Sigma \text{ pos. } 12}{\Sigma \text{ pos. } 4}$ oder im obigen Falle $\frac{477\,355}{95\,646}$, so erhält man wiederum fast genau

5 *M.* als Durchschnittsertrag

pro Kopf der commerciellen Bevölkerung.

2. Wenn man die commercielle Bevölkerung gleichmässig auf die gesammte Bahnlänge vertheilt, d. i. $\frac{\Sigma \text{ pos. } 4}{\Sigma \text{ pos. } 1}$ oder hier $\frac{95\,646}{71,65} = 1\,335$, solches die specifische Bevölkerung der Linie nennt, und diese mit obigem Mittelertrag von 5 *M.* multiplicirt, so muss 5 × 1 335 = 6 675 *M.* die mittlere kilometrische Jahreseinnahme sein. Factisch ist sie $\frac{7\,403 + 7\,463 + 5\,645 + 6\,293}{4} = 6\,701$ *M.*, was wiederum fast genau mit ersterer Zahl stimmt, da man doch pos. 2, d. i. die Gesammtfläche des commerciellen Bahngebietes, nicht so ganz genau bestimmen kann.

Ferner ergiebt sich $\frac{\Sigma 5}{\Sigma 4}$ hier $= \frac{285\,498}{95\,646}$, dass auf jeden Kopf der commerciellen Bevölkerung rot. 3 Reisen kommen und $\frac{\Sigma 8}{\Sigma 4}$ hier $\frac{116\,774}{95\,646}$, dass auf jeden Kopf der commerciellen Bevölkerung rot. 1,2 t Güter kommen. Wählt man aber die weiter oben angegebene differenzirte Ermittelung der commerciellen Bevölkerung nach Bahnstationen und Zonen, so ist solche 33 pCt. kleiner und die betreffenden Verkehre dementsprechend 50 pCt. grösser, sonach 4½ Personen und 1,8 t Güter.

Für die 3. Gruppe steht uns zur Zeit nur 1 Beispiel aus dem letzten Betriebsjahr zu Diensten, nämlich die Eisenberg-Crossener Bahn. Einige andere, wie z. B. die Eisern-Siegener und die Ilmenau-Gehren-Breitenbacher Bahn waren erst einige Monate im Betriebe; andere, wie Aachen-Jülich, Halberstadt-Blankenburg, Altenburg-Zeitz sind keine hierhergehörigen Beispiele, weil sie einem specifischen Massentransport von Kohlen und Erzen dienen.

Eisenberg-Crossen liegt in einem Landestheil mit ziemlich lebhafter Industrie, ist nur 8½ km lang und kann daher schon der Gruppe III zugerechnet werden. Diese Nebenbahn bedient 160 qkm Fläche, dabei sind jedoch ca. 50 qkm Wald ohne Ortschaften, mit einer commerciellen Bevölkerung von 11 200 Köpfen. Es sind im letzten Betriebsjahre hier geleistet: 410 652 Personenkilometer mit einer Einnahme von 21 616 *M.* und sind sonach pro Personenkilometer 5,25 ₰ vereinnahmt. — Es sind 2 760 000 Tonnenkilometer an Gütern gefahren und dabei eingenommen 46 006 *M.* oder pro Tonnenkilometer 16 ₰ und ferner 3 205 *M.* Nebeneinnahme. Summa aller 70 830 *M.*, das macht pro Bahnkilometer 8 333 *M.* Der Ertrag von 16 ₰ pro Tonnenkilometer sinkt aber sogleich auf etwa 14, wenn die Bahnlinie länger, z. B. 15 km ist, weil dann die Expeditionsgebühren minder günstig wirken, wie es an einigen Oesterreichischen Bahnen nachgewiesen werden könnte. Die specifische, d. h. gleichmässig auf die Bahnlänge vertheilte Bevölkerung beträgt sonach rot. $\frac{11\,200}{8,5} = 1\,320$ und die Einnahme pro Kopf der commerciellen Bevölkerung nahezu $6^{1}/_{3}$ *M.* Der Mehrbetrag gegen 5 *M.* bei den überwiegend landwirthschaftlichen Bahnen ist das Product der lebhaftern Industrie. Letztere 5 *M.* sinken aber sogar auf 4 und 3½ *M.* pro Kopf herab in Landschaften mit geringem Bodenertrag und wenig Viehzucht.

Wir glauben hiermit die Behauptung erwiesen zu haben, wie bei richtig gewählten, nicht zu hoch geschraubten Tarifen die Einnahmen der Nebenbahnen sich hinreichend zutreffend aus der Bodenbeschaffenheit, der Dichtigkeit der commerciellen Bevölkerung und ihrer Beschäftigungsweise schätzen lassen.

In ähnlicher Weise lassen sich aus einer nach Länge und Betriebsgestaltung gruppirten grösseren Anzahl von Nebenbahnen ziemlich genau wiederkehrende Resultate bezüglich der Ausgaben und daher constante Rechnungsfactoren ermitteln, auf welche wir uns vorbehalten später, wenn noch etwas mehr Material zur Hand sein wird, zurückzukommen.

Johann Ritter v. Schimke,

Eisenbahndirector a. D. † 11. November 1884.

Ein Stück Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahngeschichte.

Einer der hervorragendsten Mitbegründer unseres Eisenbahnwesens ist aus dem Leben geschieden. Der Verstorbene gehörte noch zu jener alten Ehrengarde von Technikern, welche bei der Ausführung der ersten Eisenbahnen Oesterreichs in vorderster Reihe standen.

Lange bevor die Eisenbahnen auch nur dem Namen nach in seinem Geburtslande Mähren gekannt waren, widmete er sich am Wiener Polytechnikum dem Studium des Ingenieur- und Strassenbaufaches. Schon vor dem ersten Spatenstiche an der im Jahre 1842 in Angriff genommenen Steierischen Linie der südlichen Staatsbahn arbeitete er unter der Führung Francesconi's und Ghega's an der Tracirung und später am Bau dieser Linie. Hierauf der Leitung des Betriebes in Graz und Marburg zugetheilt, zeichnete er sich durch seine Umsicht und Energie beim Truppentransporte nach Italien im Jahre 1848 so sehr aus, dass er an die Spitze der K. K. Betriebsdirection nach Pest berufen wurde, um daselbst den Betrieb einzurichten und ging dann, mit der gleichen ehrenvolle Aufgabe betraut, als K. K. Betriebsdirector Ende 1853 nach Verona.

Den Glanzpunkt seiner Thätigkeit bildete sein Directorat der Theisseisenbahn, welches Amt er im Jahr 1856 antrat.

Er wusste sich für den Bau derselben mit den tüchtigsten, zumeist dem Semmeringcorps entnommenen Technikern zu umgeben; ebenso gelang es ihm auch für den Betrieb treffliche Kräfte von anderen Bahnen heran zu ziehen und selbst heranzubilden; diese Fachmänner verdanken ihm ihre späteren bei anderen Bahnen erlangten Stellungen. Seine gewissenhafte Sparsamkeit beim Bau der Theissbahn ergiebt sich aus dem gegenwärtig staunenswerthen Umstande, dass während laut der K. K. Privilegiumsurkunde der (594,71 km langen) Theissbahn vom 10. November 1856 eine 5½ pCt. Zinsengarantie von den bis zur Maximalhöhe von 55000000 fl. nachweisbaren Bau- und Instruirungskosten ertheilt wurde, letztere nach dem Ungarischen Gesetzartikel XVIII 1873 mit dem Betrage von 42511742,6 fl. für diese Zinsengarantie definitiv bemessen werden konnten. Dem ist es zuzuschreiben, dass auf Grund des Ungar. Gesetzartikels XXVIII 1880 für die Einlösung der Theissbahn durch den Staat deren Actionäre für jede mit 200 fl. eingezahlte Actie 14,70 fl. jährliche Zinsen erhalten und überdies diese Actien durch Verloosung im Laufe von 10 Jahren mit dem Betrage von 245 fl. eingelöst werden.

Der Verstorbene war aber auch das Muster eines Directors. Der erste und letzte im Bureau, war er streng, fast militärisch gemessen in seinen Anordnungen, und zugleich so gerecht, dass er, wie es dem Schreiber dieses geschah, die ihm untergeordneten Beamten förmlich um Entschuldigung bat, wenn es sich zeigte, dass diese eine unverdiente Rüge von ihm erhalten hatten; er war weiter um das materielle Fortkommen der ihm unterstehenden und dessen würdigen Bediensteten stets besorgt. Einen eclatanten, zugleich seine Uneigennützigkeit bekundenden Beweis dafür gab er dadurch, dass er das ihm vom Consortium der I. Siebenbürger Bahn, deren Bau er auch als Consulent leitete, ausgesetzte bedeutende Pauschalhonorar durch die ganze Zeit von 2 Jahren unter die Beamten der Theissbahn mit der Motivirung vertheilen liess, dass diese ihn auch in dieser Arbeit, wenn auch nur mittelbar, geholfen haben, was allerdings nur in sehr bescheidenem Masse der Fall war.

Er liebte es, sich an Sonn- und Feiertagen der Sommerzeit auf seiner Besitzung nächst Wien von mehreren seiner Oberbeamten umgeben zu sehen; diesen wird gewiss die herzliche Aufnahme, deren sie sich auch von Seite seiner feingebildeten, liebenswürdigen Gattin (aus der Eisenbahnbaufamilie Klein) zu erfreuen hatten, stets in angenehmer Erinnerung bleiben.

Die Oesterreichische Regierung, welche ihn in allen, besonders Ungarn und Italien betreffenden Eisenbahnfragen häufig consultirte, hat seine Verdienste wiederholt, zuletzt 1867 durch Verleihung der eisernen Krone III. Classe und der damit verbundenen Erhebung in den Ritterstand ausgezeichnet.

Erst als im Jahre 1870 in Folge des dualistischen Regierungssystems die Theisseisenbahn definitiv ihren Sitz nach Budapest verlegen musste, schied der Verstorbene aus dem activen Dienste.

Obschon leidend, bewahrte er sich doch sein Interesse an dem Eisenbahnwesen dadurch, dass er im Verwaltungsrath der Böhmischen Westbahn, welchem er seit deren Gründung angehörte, weiter verblieb und die auf ihn gefallene Wahl als Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe annahm, als deren Consulent in allen ihren Betheiligungen an Eisenbahnunternehmungen er bis an sein unter langen und schweren Leiden erfolgtes Lebensende thätig war.

Seine Angehörigen und Freunde dürfen mit Stolz auf das gemeinnützige Wirken des Verblichenen hinblicken und es hat sich auch bei seinem Leichenbegängnisse die allgemeine Theilnahme, insbesondere seine hohe Würdigung Seitens der ihm näher gestandenen Berufskreise, in solennester Weise manifestirt.

Sein Andenken wird in der Geschichte des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnwesens, speciell aber der Theisseisenbahn stets mit Dank und Anerkennung erwähnt werden.

Friede seiner Asche!

Hs.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Lieferfristüberschreitung in Folge eines Bahnunfalles.

Nach § 69 des Betriebsreglements ist die Eisenbahn für den durch Versäumung der Lieferfrist entstandenen Schaden nur dann haftbar, wenn sie nicht beweist, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Da letzteres bei Lieferfristüberschreitungen wegen Schadhaftwerdens eines Wagens in Folge Heisslaufens und anderer Unfälle in der Regel zutreffen dürfte, so werden etwaige Entschädigungsansprüche unter Hinweis auf den obenerwähnten Paragraphen in weitaus den meisten Fällen von den Bahnverwaltungen mit vollem Rechte abgelehnt. Wenn jedoch in einzelnen Fällen auf Grund gerichtlicher Entscheidungen u. s. w. Entschädigungen gezahlt werden müssen, so ist es nur recht und billig, wenn dieselben von allen am betreffenden Transporte betheiligten Bahnen gemeinschaftlich nach Verhältniss der Frachtantheile übernommen werden. Dieser Grundsatz wird schon seit längerer Zeit von den meisten Verbänden beobachtet und soll nun eine allgemeine Geltung erlangen.

Oesterreichische Generaldirection und Generalinspection.

Die Eliminirung der Wirksamkeit der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen bezüglich der neu creirten Staatsbahnen, welche im Organisations-Statut der Generaldirection der letzteren zum Ausdruck gelangte, ist, soweit es den tarifarischen Theil anbelangt, durch die neue Geschäftsordnung des Staatseisenbahnrathes rückgängig gemacht worden. Der Staatseisenbahnrath hat nämlich mit der in seiner Geschäftsordnung aufgenommenen Klausel, dass über Wunsch und Auftrag des Ministers Organe der Generalinspection an den Berathungen des Staatseisenbahnrathes theilzunehmen haben, einem Communiqué des „F. B.“ zufolge, den ganzen Umfang seiner Wirksamkeit in's Auge gefasst, der sich nicht nur auf die Tarifpolitik des eigentlichen Staatsbahnnetzes bezieht, weshalb die genannte Corporation bei dem intimen Verkehr dieses Netzes mit dem so bedeutenden Privatbahnnetze auch die letztere in den Kreis seiner Besprechungen und Anträge ziehen muss. Nachdem nun die Tarifabtheilung der Generalinspection das Aufsichtsrecht über die Privatbahnen noch immer uneingeschränkt besitzt, ist es wohl begreiflich und dem allgemeinen Interesse auch nur förderlich, wenn bei Anlässen, die den Verkehr zwischen Staats- und Privatbahnen betreffen, die Generalinspection ihr Votum vollberechtigt und unmittelbar zum Ausdruck bringt und den reichen Schatz ihrer Erfahrungen dem Staatseisenbahnrathe zur Verfügung stellen kann.

Umbau der Dombowar-Zakanyer (Donau-Drau) Bahn.

Diese als Secundärbahn gebaute und vom Staate übernommene Bahn muss zur Bewältigung des Verkehrs auf der Linie Budapest-Dombovar-Zákány-Agram, deren integrirenden Theil sie bildet, zu einer Vollbahn umgebaut werden. Die Kosten hierfür sind von der Regierung mit 2070000 fl. präliminirt, wovon für die unaufschiebliche Vergrösserung der Station Dombovar und Ausstattung dieser Bahn mit Glocken- und Distanzsignalen schon im laufenden Jahre 137047 fl. verausgabt werden. Der Rest wird auf 5 Jahre, nämlich bis zum 1. Januar 1890, vertheilt, weil diese Umgestaltung während dieses Zeitraumes nur stufenweise und bis zum gedachten Termine und zwar deshalb erst bis dahin geschehen kann, weil dann das Cartell mit der Südbahn über die Theilung des bezüglichen Verkehres zu Ende geht.

Die Munkacs-Beskider Bahn.

Zum Ausbau derselben wurden für das laufende Jahr 3000000 fl. präliminirt. Der Ausbau ist durch Vergebung an einen Unternehmer sichergestellt; die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und der Brückenconstructionen ist der Maschinenfabrik der Ungarischen Staatsbahnen übertragen; der Bau hat factisch im August d. J. begonnen. Da die Kosten des Ausbaues und der Ausrüstung dieser Bahn gesetzlich auf 10400000 fl. bemessen wurden und die Betriebseröffnung dieser Bahn am 1. April 1887 bestimmt erfolgen muss, so wird auch für die Vollendung der auf Galizischem Gebiete anschliessenden Linie Stry-Beskid zu diesem Termine von der Oesterreichischen Regierung Vorsorge zu treffen sein.

Die Verhandlungen des Staats-Eisenbahnrathes.

Es liegen nunmehr die Protocolle über die diesjährige Session des Staats-Eisenbahnrathes vor, und es sind im Nachhange zu den der „N. Fr. P.“ entnommenen Mittheilungen noch einzelne Details aus den Verhandlungen hervorzuheben. Der Re-

ferent, Herr Mauthner, beantragte, dass bei den im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen jene Beschlüsse, welche von den Verwaltungen derselben in eigener Competenz gefasst werden, von den K. K. Betriebs-Directionen nicht im eigenen, sondern im Namen der betreffenden Privatbahnen zu publiciren seien. Dieser Antrag wurde indess auf Einsprache des Präsidenten der Generaldirection abgelehnt. Der Staats-Eisenbahnrath genehmigte ferner einige Abänderungen seiner Geschäftsordnung. Die regelmässigen Sitzungen des Staats-Eisenbahnrathes finden alljährlich im Mai und October statt, wenn nicht gewichtige Gründe die Einberufung für diese Zeit unthunlich erscheinen lassen. Der Vorsitz in den Sitzungen des Staats-Eisenbahnrathes steht dem Handelsminister zu, als dessen Stellvertreter der Präsident der Generaldirection fungirt. Noch verdient folgende Interpellation der Herren Ritter v. Struszkiewicz und Genossen erwähnt zu werden. „Auf Grund des § 4 der Geschäftsordnung erlaube ich mir an die hohe Generaldirection der K. K. Staatseisenbahnen folgende Bitte um Auskunft zu richten: § 28 des Organisationsstatuts, welcher die Competenz der Betriebsdirectionen bestimmt, lautet in Alinea 22: „Die Beschaffung des Jahresbedarfes an Verbrauchsmaterialien und Inventarstücken mit Ausnahme derjenigen, deren Natur eine einheitliche Beschaffung erfordert (als Fahrbetriebsmittel, Reservestücke, Schienen etc.).“ Es verlautet, dass die Anschaffung von Montur (Bekleidungsstücke) und Winterpelzen für die Beamten und Diener der Galizischen Transversalbahn die hohe Generaldirection direct in ihrem Wirkungskreise angeordnet haben soll. Ich bin daher so frei, anzufragen, ob diese Anordnung wirklich getroffen worden ist; ob die hohe Generaldirection diese Gegenstände als solche betrachtet, deren Natur eine einheitliche Beschaffung erfordert; schliesslich, welche Verbrauchsmaterialien ausser den in diesem Alinea des benannten Paragraphs exemplicative angeführten, deren weitere Benennung durch ein et caetera abgekürzt worden ist, sie als solche auffasst oder künftighin betrachten wird, welche eine einheitliche Anschaffung erfordern und daher bei deren Anschaffung die Competenz der Betriebsdirectionen ausgeschlossen wäre.“ Der Präsident der Generaldirection, Freiherr v. Czedik, begrüsste die Anwendung des den Mitgliedern eingeräumten Interpellationsrechtes, ersuchte jedoch, davon, wenn irgend thunlich, in der ersten Sitzung Gebrauch zu machen, damit der Generaldirection die Möglichkeit geboten werde, dieselben auf Grund der vorliegenden Acten und in möglichst erschöpfender Weise beantworten zu können. Auf den eigentlichen Gegenstand der Interpellation übergehend, bemerkte derselbe, dass die Absicht besteht, die Vergebung von Lieferungen, soweit es nur immer möglich ist, durch die Eisenbahn-Betriebsdirectionen für deren Bezirke durchführen zu lassen, dass aber eine Modalität hierfür mit Rücksicht auf die kurze Zeit des Bestandes der neuen Diensteseinrichtungen noch nicht gefunden worden ist. Er wies auf die mehrfachen, noch bestehenden Lieferungsverträge hin, an welche die Generaldirection noch gebunden ist, und gab insbesondere rücksichtlich der erfolgten Lieferungsbestellung von Pelzwaaren für die Galizische Transversalbahn bei hiesigen Firmen die Erklärung dahin ab, dass, ganz abgesehen von der Dringlichkeit und der dadurch ausgeschlossenen speciellen Offertverhandlung, hierfür nur Preisdifferenzen massgebend waren, und dass derlei Ersparungsrücksichten von der Generaldirection auch in Hinkunft werden nicht ausser Betracht bleiben dürfen.

Errichtung von Personen-Haltestellen.

Die General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen hat über die Errichtung solcher Haltestellen ein Normativ herausgegeben, welches bei dem häufigen Vorkommen solcher Ansuchen auch von den übrigen Bahnverwaltungen beachtet zu werden verdient. Im Wesentlichen gehen die Bestimmungen dieses Normativs dahin, dass die ansuchenden Interessenten die sämmtlichen Kosten sowohl der ersten Anlage und Einrichtung, als auch der künftig etwa nothwendig werdenden Vergrösserungen und Aenderungen zu tragen haben, dass sie, falls fremder Grund zur Ausführung der Haltestelle benöthigt wird, denselben einlösen und in das Eigenthum der Bahn übergeben; dass ebenso alle bewirkten Herstellungen (mit Ausschluss etwaiger Warteballen, Schutzdächer, Zugänge, welche Eigenthum der Interessenten bleiben und von denselben auch zu erhalten sind) in das Eigenthum der Bahn übergeben; dass der Bahn jederzeit das Recht zusteht, die errichtete Haltestelle wegen geringer Frequenz wieder aufzulassen, ohne an die Interessenten für die auf Bahngrund aufgeführten und sohin wieder zu beseitigenden Anlagen eine Entschädigung zu leisten, endlich dass die Bahn zeitweilig die Züge bestimmt, welche in der Haltestelle zu halten haben.

Fleischtransporte aus Galizien nach Wien.

Ueber Anregung des Handelsministeriums haben sich, wie das „C. Bl. f. E. u. D.“ meldet, die betheiligten Bahnverwaltungen bestimmt gefunden, ab 1. November für den Transport frischen Fleisches von Galizien nach Wien (Nordbahnhof) die nachstehenden Frachtsätze im Cartirungswege anzuwenden, welche eine namhafte Ermässigung repräsentiren, und zwar: a) für Quantitäten von 3 000 kg und darüber den Frachtsatz der Classe A im Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehre, b) für geringere Quantitäten den um 10 pCt. gekürzten Frachtsatz der Classe II.

Der Wiener Handelskammerbericht pro 1883.

Demselben entnehmen wir, das Communicationswesen betreffend, folgende mit den gegenwärtigen Zuständen sehr contrastirende Stelle: Die vermehrte Eisenbahnbauthätigkeit des Jahres 1883 kam hauptsächlich der Eisen- und Maschinen-Industrie zu gute. Besonders warm ist der Unterstützung zu gedenken, welche Production und Handel durch die von der Verwaltung der Staatsbahnen eingeführte Production der Eisenbahnfrachtsätze erfahren hat; es wäre zu wünschen, dass auch bezüglich der Schifffahrtstarife ähnliche Reductionen eintreten mögen, indem die Nothwendigkeit einer Vermehrung der Wasserstrassen, insbesondere durch die Verbindung der Donau mit der Oder und Elbe, beziehungsweise des Schwarzen Meeres mit der Ost- und Nordsee durch Kanäle betont wird.

Entscheidung des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Carl-Ludwigbahn erhob Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe gegen eine Entscheidung der Galizischen Statthalterei, welche den Umbau eines Theiles der die Bahnstrecke übersetzenden Bezirksstrasse Jaroslau-Pruchnik als Eisenbahn-Zufahrtstrasse anordnete. Der Vertreter der Beschwerde, Dr. Raczynski, führte in der Verhandlung in der Hauptsache aus, dass, nachdem die Carl-Ludwigbahn bereits eine Zufahrtstrasse, welche die Station Jaroslau mit der Bezirksstrasse Jaroslau-Pruchnik verbindet, auf eigene Kosten erhalte, es den Bestimmungen des Galizischen Landesgesetzes über die Eisenbahn-Zufahrtstrassen nicht entspreche, die Bahn zur Leistung eines Concurrenz-Beitrages für den Umbau jenes Theiles der Bezirksstrasse heranzuziehen, welcher von der Stadt Jaroslau, beziehungsweise von der Reichsstrasse Krakau-Lemberg zur Bahnstrecke führe. Eine bereits bestehende Bezirksstrasse, deren Erhaltung oder Reconstruction dem Bezirksfonds obliege, könne nicht als Eisenbahn-Zufahrtstrasse umgebaut werden. Eine solche Praxis würde in ihren Consequenzen für den Staat selbst vom grössten Nachtheile sein, da der Bau von Zufahrtstrassen zu den Galizischen Staatsbahnen dann sehr grosse Dimensionen annehmen und bedeutende Kosten verursachen könnte. Der Vertreter der Galizischen Statthalterei, Ministerialrath R. v. Lidl, machte dem gegenüber geltend, dass die Bezirksstrasse den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs, von welchem die Eisenbahn Nutzen ziehe, nicht mehr entspreche, und daher der Umbau der Strasse zur besseren Verbindung der Stadt mit der Station Jaroslau, und zwar im Sinne des betreffenden Gesetzes als Eisenbahn-Zufahrtstrasse geboten sei. Der Verwaltungs-Gerichtshof (Vorsitzender Graf Belcredi) hob die angefochtene Entscheidung der Galizischen Statthalterei als gesetzlich nicht begründet auf. In der Motivirung des Erkenntnisses, welche im Wesentlichen die Anschauungen des Vertreters der Beschwerde adoptirte, wird noch betont, dass es nicht die Absicht des Galizischen Landesgesetzes über die Eisenbahn-Zufahrtstrassen sein konnte, die Umwandlung der Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in Eisenbahn-Zufahrtstrassen herbeizuführen, sondern, worauf schon die Bezeichnung „Zufahrt“ hindeutet, blos eine Ergänzung dieses Strassennetzes zu bewirken.

Gemeinschaftliche Conferenz der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahndirectoren.

Unter dem Vorsitze des General-Inspectors der Nordbahn, Baron Eichler, fand in Wien die sechste diesjährige periodische Conferenz der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahndirectoren statt, bei welcher der „N. Fr. P.“ zufolge nebst einer Anzahl interner Eisenbahn-Angelegenheiten mehrere, auch die Oeffentlichkeit interessirende Angelegenheiten zur Verhandlung gelangten. Von diesen heben wir hervor den im Eisenbahn-Centralblatte vom 23. October d. J. bereits publicirten, im Einvernehmen mit dem Ungarischen Communications-Ministerium ergangenen Erlass des Handelsministeriums an sämmtliche Oesterreichische Eisenbahnen, betreffend die auf Abänderung des Betriebsreglements abzielenden Anträge der Eisenbahntarif-Enquête, respective den diesbezüglichen seitens der Oesterreichischen Eisenbahnen erstatteten Bericht. Dieser Erlass wurde dem Tarif-Comité zur detaillirten Behandlung überwiesen. Die Beschlussfassung über die höhernorts gewünschte Gewährung der freien Fahrt für Organe des Generalstabes und des Eisenbahn-Regimentes bei Bahnbesichtigungs-Reisen wurde bis zur nächsten Conferenz vertagt. Desgleichen musste die geplante gemeinsame Eingabe an die beiderseitigen Ministerien wegen Ergänzung des Betriebsreglements durch Festsetzung einer dreijährigen Reclamationsfrist für zu gering oder zu hoch berechnete Frachtgebühren vertagt werden, da, laut einer Mittheilung des Oesterreichischen Handelsministeriums, Ungarischerseits im Wege der Gesetzgebung vorerst die Abänderung einer dieser Stipulirung im Wege stehenden Bestimmung der dortigen Gesetze erfolgen muss. Schliesslich wurden für die Beschickung der im Frühjahre in Wien stattfindenden Mastvieh-Ausstellung und für die eben-

falls heuer in Antwerpen abzuhaltende Weltausstellung die üblichen Begünstigungen genehmigt, die Neuwahl der ständigen Comités der Directoren-Conferenz vorgenommen und der Beitritt der Serbischen Bahnen zum Uebereinkommen der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen rücksichtlich des Gütertransportes im Anschlussverkehre und des Reclamations-Verfahrens zur Kenntniss genommen.

Arlbergbahn- und Bodensee-Verkehr.

Dem „Boten für Tirol und Vorarlberg" wird vom 7. d. M. aus Bregenz geschrieben: Die Schweizer Nordostbahn und ihre Station Romanshorn haben, entgegen der Befürchtung, welche man an die Eröffnung der Arlbergbahn knüpfte, jetzt alle Hände voll zu thun, seit es ihrem Präsidenten gelungen ist, die Oesterreichische Staatsbahnverwaltung für einen directen Verkehr über Bregenz per Traject zu gewinnen. Güter in grosser Menge, Baumwolle aus Triest, Hölzer und Waaren aus allen Ländern Oesterreich-Ungarns transitiren in langen Wagenreihen auf dem Wege nach Frankreich. Es kommt vor, dass die Trajectkähne von drei Uferstaaten gleichzeitig im Hafen liegen. Auch Baden ist in Constanz ein starker Abnehmer von Arlbergbahn-Transporten, und es liefert dagegen besonders Saar-Kohlen. Dagegen ist der Wechselverkehr mit Württemberg noch gering. Neuerdings sind dort öfter Obstwagen aus Steiermark eingetroffen; die Waare kommt nicht theurer als aus der Schweiz und soll durchwegs preiswürdig sein.

Böhmische Westbahn.

Wie aus der in voriger Nummer (S. 1178) publicirten Bekanntmachung ersichtlich ist, werden die Actionäre auf den 15. December zu einer ausserordentlichen Generalversammlung eingeladen, in welcher über die Angelegenheit der Convertirung der Prioritätsanleihen Beschluss gefasst werden soll. — Nach der Tagesordnung ist anzunehmen, dass die Verwaltung der Böhmischen Westbahn sich principiell mit der Regierung bereits über die Durchführung der Prioritätenconversion geeinigt hat. Die „N. Fr. Pr." nimmt an, dass die Conversion, mittelst deren die sämmtlichen steuerpflichtigen und steuerfreien, in Silber und Gold verzinslichen Prioritäten der Böhmischen Westbahn in vierprocentige steuerfreie Silbertitres umgewandelt werden sollen, noch vor Ablauf dieses Jahres durchgeführt werden wird. Im Ganzen sind bei der Böhmischen Westbahn noch Prioritäten im Nominalbetrage von rund 14,5 Millionen Gulden in Circulation. Davon entfallen ca. 10,4 Millionen Gulden auf die Emission des Jahres 1861, 2,7 Millionen Gulden auf die Emission des Jahres 1869, welch beide Emissionen auf Silber lauten und wegen des zehnprocentigen Einkommensteuer-Abzuges mit 4,5 pCt. in Silber verzinslich sind; ein Betrag von rund 1,4 Millionen Gulden entfällt auf das mit 5 pCt. ohne Abzug in Gold verzinsliche Anlehen des Jahres 1873. Künftig sollen, wie bemerkt, nur Silbertitres sich in Circulation befinden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Direction hat den ihr seitens der Oesterreichischen Localbahn-Gesellschaft gestellten Antrag auf Uebernahme des Betriebes der Localbahn Mährisch-Weisskirchen-Krasna acceptirt. Diese Linie, welche (siehe S. 1130 unter Oesterr. Localeisenb.-G.) am 1. d. Mts. eröffnet wurde, bildet eine Theilstrecke der an die Localbahn-Gesellschaft concessionirten Eisenbahn Weisskirchen-Wsetin, von welcher auch eine Abzweigung nach Roznau geführt werden soll.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

In der in Budapest stattgehabten Sitzung des gemeinsamen Verwaltungsrathes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn wurde mitgetheilt, dass die Gesellschaft die definitive Concession für die Section Vlarapass der Transversalbahn erhalten habe; ferner wurde angezeigt, dass die Uebergabe der Strecke Neu-Szöny-Bruck an die Ungarische Regierung anstandslos abgewickelt worden ist, womit dieses Tauschgeschäft als definitiv abgeschlossen zu betrachten ist. Endlich wurde mitgetheilt, dass die Linie Csacza-Landesgrenze definitiv abgerechnet worden sei.

Barcs-Pakracer Eisenbahn-Actiengesellschaft.

Unter Vorsitz des Herrn Béla von Lukács und in Anwesenheit von 10 Actionären, welche das gesammte Actiencapital der Gesellschaft vertreten, wurde am 9. d. M. in Budapest die constituirende Generalversammlung der Barcs-Pakracer Eisenbahn-Actiengesellschaft abgehalten. Der Vorsitzende brachte zur Kenntniss, dass laut den vorliegenden notariell beglaubigten Urkunden das Nominalcapital der Gesellschaft von 11 000 000 fl., bestehend in 30 000 Stück über je 200 fl. auf Ueberbringer lautende, mit 5 pCt. verzinsliche, zusammen 6 000 000 fl. betragende Prioritäts- und 25 000 Stück über je 200 fl. auf Ueberbringer lautende, zusammen 5 000 000 fl. betragende Stammactien, vollkommen gezeichnet und eingezahlt wurde. Nachdem ferner 10 Actionäre der Generalversammlung anwohnen, welche das gesammte Capital vertreten, somit den Bestimmungen des Gesetzes vollkommen entsprochen wurde, erklärte der Präsident die Barcs-Pakracer Eisenbahn-Actiengesellschaft als constituirt. Der Präsident verwies auf den Umstand, dass die Gesellschaft schon bei der Constituirung über einen Special-Reservefonds von 423 000 fl. verfügt, worauf die Generalversammlung zur Wahl der Functionäre schritt. — Die Concessionäre haben bekanntlich für die Gesellschaft einen Pachtvertrag mit der Südbahn-Gesellschaft abgeschlossen, wonach die letztere einen Minimal-Pachtzins von 300 000 fl. garantirt, und haben auf Grund dieser Vereinbarung Prioritätsactien im Nominalbetrage von 5 677 000 fl. an die Creditanstalt in Gemeinschaft mit dem Hause Rothschild begeben. Die Emission dieser Prioritätsactien dürfte Anfangs December, und zwar im Wege des freihändigen Verkaufes, erfolgen. Der Einführungscours soll etwas unter dem Paricourse fixirt werden.

Der Kampf ums Recht.

Vor etlichen Jahren wurde ein Oberbeamter der Franz-Josefbahn wegen des Verdachtes der Urheberschaft einer gegen den Willen der Verwaltung dieser Bahn eingeleiteten strafgerichtlichen Verfolgung eines Cassirers entlassen. Der Betroffene hatte gegen dieses Vorgehen Berufung an das Handelsministerium eingelegt, das in der That die Massregelung jenes Oberbeamten als nicht gerechtfertigt sistirte. Dagegen hat wieder die Verwaltung der Franz-Josefbahn beim Verwaltungs-Gerichtshofe Klage geführt und damit erzielt, dass die Verfügung des Handelsministeriums wohl nicht aus meritorischen, doch aber aus Gründen der Incompetenz des genannten Ministeriums aufgehoben wurde. Auf dies hin betrat der Beamte den Civilrechtsweg. Inzwischen vollzog sich aber die Verstaatlichung der Franz-Josefbahn, und der vom Handelsministerium in Schutz genommene Beamte bat nun dasselbe, der seinerzeit geäusserten Rechtsanschauung practischen Ausdruck zu geben. Dies geschah denn auch, indem mit dem Gesuchsteller, der übrigens mittlerweile eine andere Stelle gefunden, ein Vergleich vereinbart wurde, wonach derselbe auf die Ansprüche für die Vergangenheit verzichtete, dafür aber für sich und seine Erben die normalmässige Pension zugesprochen erhielt.

Discussion über das einheitliche Porto.

Im Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten fand eine anregende Discussion über den von uns bereits (S. 1099) erwähnten Vortrag des Dr. Hertzka, betreffend das „Personenporto" statt. Sämmtliche sich mit gewichtigen finanziellen, volkswirthschaftlichen und sicherheitspolitischen Gründen gegen das Project aussprechenden Redner traten doch für eine Herabsetzung der dermaligen Personentarife ein. Von allen Rednern (worunter Oberinspector v. Scala und Regierungsrath Dr. Liharzik von der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen, Hofrath Ritter v. Schreiner von der Südbahn und Centralinspector Schreiber von der Lemberg-Czernowitzer Bahn) wurde anerkannt, dass sich der Aufbau unseres Personentarif-Systemes auf anderen Grundlagen, als die dermalen geltenden, im Interesse der Hebung des Verkehrs, wie der Rentabilität desselben unbedingt empfehle. Es wurde von einer Seite Einführung des Zonentarifes, der Differentialtarife u. s. w. in Vorschlag gebracht. Von einer anderen Seite wurde mit allem Nachdrucke betont, dass die Herabsetzung der Personentarife im Localverkehre von allen Bahnen, sogar bis zum Minimal-Einheitssatze von 10 kr. ohne Nachtheil in Bezug auf den finanziellen Erfolg sofort eingeführt werden könnte. Dr. Hertzka behielt sich vor, alle diese Einwendungen in einem späteren Vortrage zu entkräften; wir werden daher dann auf dessen utopischen Vorschlag wieder zurückkommen müssen.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Es herrschte eine unentschiedene Stimmung, welche sich in den folgenden letzten Wochencoursen der marktgängigen Bahnpapiere äussert und zwar:

Nordbahn	2375.—	2378.—	Elbethalbahn	180.25	180.50
Franz-Josefbahn	208.25	208.25	Staatsbahn	300.75	301.—
Carl-Ludwigbahn	271.25	272.75	Südbahn	147.75	147.50
Oest. Nordwestb.	176.—	176.50			

Für Lemberg-Czernowitz (198) war wegen der, übrigens ganz ungegründeten, Verstaatlichungsgerüchte lebhafter Begehr; dasselbe war rücksichtlich der Böhmischen Westbahn in Folge ihrer wegen der Prioritätenconversion ausgeschriebenen Generalversammlung der Fall.

Errichtung von Bahn-Betriebsämtern im Gebiet der K. K. Generaldirection der Oesterr. Staatsbahnen.

Mit Genehmigung des Herrn Handelsministers wurden in Durchführung des § 24 der Allerhöchst genehmigten Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Bereiche der einzelnen K. K. Eisenbahn-Betriebsdirectionen in nachstehend verzeichneten Stationen „K. K. Bahn-Betriebsämter" errichtet, und zwar:

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien:

Absdorf-Hippersdorf	St. Pölten
Amstetten	Scheibmühl
Donau-Quaibahnhof	Steyr
Klein-Reifling	St. Valentin
Klein-Schwechat	Wien Kaiserin Elisabethbahnh.
Krems	Wien Kaiser Franz-Josefbahnh.
Pöchlarn	

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz:

Attnang	Passau
Braunau am Inn	Ried
Holzleithen	Schärding
Ischl	Simbach
Lambach	Steindorf
Linz	Vöcklabruck
Neumarkt-Kallhamm	Wels

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck:

Bischofshofen	Landeck
Bludenz	Salzburg
Bregenz	Steinach-Irdning
Feldkirch	

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach:

Glandorf	Pontafel
Hieflau	Selzthal
Laibach	Tarvis
Launsdorf	Villach
Leoben	Zeltweg
St. Michael	

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection Budweis:

Althütten	Pisek
Budweis	Přibram
Gaisbach	Protivin
Gmünd	Sigmundsherberg-Horn

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen:

Dux-Ladowitz	Marienbad
Eisenstein	Pilsen
Littiz	Saaz

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag:

Bodenbach	Ossegg
Brüx	Prag
Komotau	Schlan
Obernitz	Wessely a. d. Lužnic

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection Krakau:

Grulich	Podgorze
Grybow	Skawina-Sucha
Mähr.-Schönberg	Zagorzany
Mszana-Dolna	Zöptau
Neu-Sandec	Zwardon
Oswiecim	

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg:

Buczacz	Husiatyn
Dolina	Stryj
Drohobycz	

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection Pola:

Canfanaro	Rovigno
Pola	

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirection Spalato:

Perkovic-Slivno	Siverič
Sebenico	Spalato.

Die Italienischen Eisenbahn-Conventionen.

(Fortsetzung.)

IV. Aenderungen der Conventionen.

Von den Ministern der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen, des Ackerbaues, für Gewerbe und Handel einerseits und den Vertretern der Südbahn-Gesellschaft und der beiden zukünftigen Gesellschaften für den Betrieb des Mittelmeer- und des Sicilianischen Netzes andererseits ist ein Zusatzartikel zu den Verträgen nebst besonderer Vereinbarung und Tarifen vereinbart und abgeschlossen worden, welche folgende wichtige Abänderungen der ursprünglichen Fassung enthalten.

Bezüglich der Contracte betreffen dieselben folgende Punkte:

A. Die Contract-Dauer. Das Ministerium hatte 60 Jahre in zwei Perioden zu 30 Jahren vorgeschlagen (siehe Art. 6 des Contracts, abgedruckt S. 573 dieser Zeitung) und zwar auf Grund des Urtheils und der Empfehlung seitens der Enquêtecommission. Bei der Berathung wurde dieser Punkt von vielen Seiten angegriffen. Die Anhänger des Staatsbahnbetriebes sahen die in Rede stehenden Conventionen lediglich als einen wenn auch grossartigen Versuch an, fanden die Zeitdauer dieses Versuches als zu lange bemessen und wollten sie natürlich verkürzt wissen; die Anderen, welche die vorgeschlagene Lösung der Eisenbahnfrage als eine endgiltige betrachten, wollten den Staat nicht auf eine so lange Zeit in Verbindlichkeiten stürzen, namentlich da diese so ungewohnte sind. Sie führten aus, dass es besser sei, die Fristen zu beschränken, damit dem Staat die Freiheit bliebe, sich bedenklich erweisende Punkte eher als erst in 30 Jahren zu ändern. Im Anschluss an letztere Ansicht beschloss die Commission (von anderweitig vorgeschlagenen Abkürzungen absehend), die 60 Jahre in drei Perioden zu 20 Jahren einzutheilen, da auf diese Weise Jedem der Vertragschliessenden Genüge geleistet werde. Sollte nämlich das Betriebsergebniss ein günstiges sein, so wären 20 Jahre genügend, um dies erkennen zu lassen und der Gesellschaft einen Vortheil zu sichern; dieselben genügten aber auch andererseits, um im ungünstigen Falle die Gesellschaft nicht zu lange in drückenden Fesseln zu belassen.

B. Generaldirectoren und Verwaltungsräthe. Wie es schon bezüglich der Verwaltungsräthe festgesetzt war, wurde auch bezüglich der Generaldirectoren beschlossen, dass sie die Italienische Nationalität haben müssten, da keinenfalls eine der Spitzen des Eisenbahnwesens, von welcher ein grosser Theil des Gefüges einer umfangreichen nationalen Organisation seine Anregungen erhielte, ausländischem Einflusse zugängig sein dürfe.

Die Sitzungsprotocolle des Verwaltungsrathes, aus welchen die Gegenstände der Berathschlagungen nebst Begründung ersehen werden können, sollen der staatlichen Aufsichtsbehörde zugesandt werden. Auf diese Weise — welche besser und passender sei, als andere vorgeschlagene Wege, z. B. staatsseitige Ernennung eines Theiles der Mitglieder, oder Theilnahme eines Staatscommissars an den Sitzungen — sei die Regierung sicher, stets und unverzüglich über alle Beschlüsse des Verwaltungsrathes über Ausführung der Contracte und die geltenden Vorschriften Kenntniss zu erhalten.

C. Die Linie Mailand-Chiasso sollte nach dem Entwurf eine gemeinsame sein bezüglich der Benutzung wie der Kosten; dies hatte eine heftige Polemik in der Presse zur Folge, besonders weil die Regierung den Betrieb dieser Linie dem Mittelmeernetz zutheilen wollte. Als bestes Auskunftsmittel ist festgesetzt worden, dass die Neutralität mittelst der directen Oberaufsicht durch einen staatlichen Inspector gewahrt werden soll, dessen Befugnisse durch Reglement festzusetzen seien, und dass in Fällen von Streitigkeiten der beiden Verwaltungen über Anwendung von Specialtarifen die Regierung zu entscheiden haben solle.

D. Capitalsteuer. Die der Gesellschaft zu zahlenden Beträge für die Benutzung ihres Rollmaterials sollen der Steuerclasse A, alle sonstigen Erfordernisse aber der Steuerclasse B zugetheilt werden.

E. Werkstätten zu Pietrarsa und Granili. In dem Vertrage bezüglich des Mittelmeernetzes ist dem Staat das Recht vorbehalten, diese beiden Werkstätten veräussern oder sie ohne Vergütung der Gesellschaft überlassen zu dürfen. Mit Rücksicht auf die verkürzte Contractdauer und in Erwägung, dass für die Gesellschaft umfangreiche Werkstätten zu Neapel eine Nothwendigkeit sind, zumal nach Vollendung des Calabrischen Netzes, und ferner behufs Sicherung des Looses zahlreicher Arbeiter in Beamtenverhältniss wurde diese Clausel aufgehoben. Diese Etablissements ersten Ranges werden also vorwiegend dem Bedarf des südlichen Theiles des Mittelmeernetzes zu dienen haben und zwar wird die Bezeichnung „Centralwerkstätten“ ausgeschlossen; damit wird jedem Zweifel begegnet, als sollten etwa andere ebenfalls schon bestehende Werkstätten eingehen. (Fortsetz. folgt.)

*) „Monitore d. str. ferr.“ No. 45 vom 5. November.

Aus Italien.

Eisenbahnpersonal.

Aus einer vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Commission für die Eisenbahnconventionen zugängig gemachten Statistik ist ersichtlich, dass sich im Dienste der Italienischen Eisenbahnverwaltungen 35 544 Beamte und 35 024 Arbeiter, im Ganzen 70 568 Personen befinden und zwar bei den Oberitalienischen Bahnen (3 729 km) 27 218 Beamte und 10 790 Arbeiter; bei den Römischen Bahnen (1 677 km) 3 191 Beamte und 8 392 Arbeiter; bei den Südbahnen (1 574 km) 2 553 Beamte und 7 713 Arbeiter.

Von diesen 70 568 Beamten und Arbeitern sind 3 130 bei der Centralverwaltung, 26 815 bei Bahnerhaltung und -Bewachung, 24 812 im Verkehrsdienst, 15 811 im Zug- und Werkstättendienst beschäftigt, d. h. im Durchschnitt 7 Personen pro Kilometer Betriebslänge. Dieselben erfordern einen Kostenaufwand von 75 880 000 L. pro Jahr, d. i. durchschnittlich 8 264 L. pro Kilometer.

Menaggio-Porlezza.

Bezüglich dieser, den Comer- mit dem Luganer See verbindenden Bahn, deren endliche Eröffnung wir vor Kurzem melden konnten, haben wir noch folgende Notizen mitzutheilen: Die Vorarbeiten und die Anlage der Bahn wurden mit äusserster Oeconomie hergestellt; die Spurweite ist eine schmale von nur 85 cm und Curven wie Steigungen gehen an die äusserste Grenze

des Erlaubten. Die Bahn hat z. B. 4 km fortlaufender Strecke mit 50 pro Mille Steigung bei Curven von 60 m Radius, beides Extreme, welche von keiner Adhäsionsbahn in Europa übertroffen werden, nicht einmal von der berühmten Uetliberg-Bahn in Zürich.

Die Kosten waren auf 100 000 L. pro 1 km veranschlagt und haben dieselben nicht überstiegen; es ist sogar — ein wirklich ausserordentlicher und in der Geschichte der italienischen Eisenbahnen noch nicht dagewesener Fall — gegen den vorläufigen Anschlag eine Ersparniss von 80 000 L. erzielt worden. Und doch sind diese Ersparnisse keineswegs auf Kosten der soliden Ausführung und der Betriebssicherheit erreicht worden; in den Curven sind die Schienen mit Gegenschienen versehen und die Brücken, das Mauerwerk u. s. w. haben sich als durchaus probefest erwiesen. Die Locomotiven (ohne Tender) haben eine besondere Construction und besitzen Untergestelle, welche ihnen das Passiren der engsten Curven ohne Gefahr gestatten. Jede Maschine besitzt zwei Bremsen verschiedenen Systems und jeder Wagen ist mit einer continuirlichen wie einer Handbremse versehen. Das Material ist einer Luxusbahn entsprechend auf das Eleganteste eingerichtet und ist von der Venetianischen Gesellschaft geliefert, welche sich speciell mit der Herstellung derartiger Constructionen befasst. Die betriebene Linie ist 12,2 km lang und wird in 35 Minuten durchfahren.

Wenn im nächsten Frühjahr auch die den Luganer See mit dem Lago maggiore verbindende Bahn Ponte Tresa-Luino dem Verkehr übergeben sein wird, soll ein gemeinschaftlicher Verkehrsdienst zwischen den beiden Bahnen und den Dampfschiff-Gesellschaften auf den drei Seen (Comer-, Luganer-See und Lago Maggiore) ins Leben treten. Für Como bieten die beiden Bahnen den Vortheil einer lebhafteren Verbindung mit der Provinz.

Eine „Metropolitanbahn" zu Rom.

Von dem Ingenieur Breda und dem Senator Allievi, Director der Banca Generale ist dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Antrag zur Gestattung der speciellen Vorarbeiten für eine Ringbahn (oder auch Metropolitanbahn) der Stadt Rom unterbreitet worden. Diese neue Linie verfolgt den doppelten Zweck, einmal das Mittel zu einer schnellen Verbindung zwischen dem Centrum der Stadt und den äusseren Stadtvierteln zu schaffen und zweitens den Verkehr der Vorstadtlinien zu Tivoli, Marino, Anzio und Viterbo zu unterstützen.

Das Project ist in Verbindung mit dem neuen Römischen Bebauungsplan — für welchen es keine wesentlichen Aenderungen erforderlich macht — sowie mit der neuen Station Trastevere gedacht entworfen, an welche letztere die Metropolitanbahn Anschluss erhalten soll. Nach dem Concessionsentwurf ergeben sich hiernach zwei Strecken: die erste, welche zugleich die Verbindung der Stadt mit dem Tramway von Marino herzustellen hat, soll, von dessen Station vor der Porta Metronia abzweigend bei der Porta Asinaria in Rom eintreten und ungefähr der Richtung der Mauer theils innerhalb, theils ausserhalb folgend am Fuss des Monte Pincio enden. Sie würde an der Kreuzung der Allee Emanuel Philibert mit der Via Labicana, am Maccao, am neuen Quartier Spithöver und am Pincio (mit Zugang von der Via Margutta und der Piazza di Spagna) Stationen erhalten. Die zweite Strecke soll, von der Pincio-Station ausgehend und mittelst Tunnels den Pincio, mittelst eines Viaductes die Villa Borghese passirend, die Via Flaminia in der Höhe der Schlosswiesenallee kreuzen, auf das andere Tiberufer übergehen, das neue Stadtviertel durchschneidend bei der Militärschule die Via delle Lungara übersetzen, längs des Tiber bis zur Tiberinsel gehen, hier den Tiber überschreiten und wieder bei dem ursprünglichen Ausgangspunkt, der Station des Tramway von Marino, einmünden.

Diese Strecke würde zunächst eine, hauptsächlich militärische Station bei der Kaserne an den Wiesen erhalten, eine zweite (die der Schlosswiesen) ausserhalb der Mauer bei der Porta Angelica, eine dritte bei der Militärschule und schliesslich eine in der Nähe des Gasometers auf dem linken Tiberufer.

Ein Verbindungsstrang hätte die Metropolitanbahn mit der neuen Station Trastevere und ein zweiter mit der von S. Giovanni kommenden Linie der Römischen Eisenbahnen zu verbinden.

Die gesammte Länge würde ungefähr 14 km betragen; die Kosten sind noch nicht genau veranschlagt. In technischer Hinsicht erscheinen, wie der „Monitore" angiebt, die Verhältnisse günstig, sowohl bezüglich der Krümmungen und Steigungen sowie bezüglich der ins Auge zu fassenden Gallerien. Von letzteren sind nur die drei Tunnels unter der Piazza S. Giovanni, dem Monte Pincio und der Villa Cecchini besonders zu erwähnen; sollte es jedoch ungeeignet erscheinen, dass die Metropolitanbahn das Gewirre von Gassen und Gässchen bei St. Peter mittelst Viaductes überschreite, so steht nichts im Wege, die Linie von der Schlosswiesenstation hinter St. Peter herzuführen, doch müsste sie dann den Colle Vaticano sowie die Villa Barberini mittelst Tunnels, die Porta Cavalleggieri mittelst Viaductes passiren, um wieder in die alte Richtung zu gelangen.

Das Project hat zweifellos viel Anziehendes und wird gewiss die Gunst der öffentlichen Meinung erlangen; doch ob es genügende Rentabilität verspricht, um Unternehmer und Capital heranzuziehen, ist noch fraglich.

Internationaler Zug.

Auf besondere Vereinbarung zwischen Paris-Lyon-Mittelmeer- und Oberitalienischer Bahn fährt seit 7. November cr. ein directer Train Paris-Turin.

Arbeitsbeschaffung.

Mit Rücksicht auf die ausserordentliche Lage, in welcher sich das Land und namentlich die arbeitende Classe befindet, hat die Regierung angeordnet, dass die Behörden so viel als möglich durch Inangriffnahme der genehmigten Projecte für Arbeit sorgen.

Projecte in Genua.

Die beabsichtigten Verbindungstunnels zwischen Genua (Seestation) und dem Hafen, sowie zwischen den Stationen Genua (Piazza Principe) und Genua (Piazza Brignole) sind vom Staatsrath genehmigt. Die veranschlagten Kosten betragen 1 356 000 L.

Attentate auf Züge.

Aus einer Zusammenstellung der Attentate auf die Betriebssicherheit im Bezirk der Oberitalienischen Eisenbahnen ist ersichtlich, dass dieselben im III. Kalenderquartal cr. im Ganzen 19 betrugen. Von diesen bestanden 15 in Steinwürfen nach dem Zuge, von welchen 7 keine weitere Folge hatten, bei 6 lediglich die Fensterscheiben zerschmettert wurden und bei zwei weiteren ausserdem noch der Maschinist resp. ein Reisender verletzt wurden. Die 4 anderen Fälle waren: 1. ein zwischen Schiene und Gegenschiene eines Niveauüberganges eingekeilter Stein, welcher durch einen Wagen beseitigt wurde, ohne zu schaden; 2. ein nach der Bahnwärterin geschleuderter Stein, durch welchen diese verletzt wurde; 3. eine Uebergangsbarrière wurde von einem Bauer gewaltsam geöffnet, wobei der Wärter gestossen wurde und Verletzungen erhielt; 4. unmittelbar vor Ankunft eines Localzuges waren Steine auf die Gleise gelegt worden, verursachten jedoch keinerlei Schaden.

(„Monitore delle strade ferrate" No. 42—45.) St.

Niederländische Tramways.

Die Betriebsergebnisse pro 1883.

1. Niederländische Tramway-Gesellschaft.

a) Veenwouden-Dokkum, eröffnet 5/10. 80; b) Dokkum-Bergumerdam, eröffnet 19/9. 81; c) Sneek-Bolsward, eröffnet 11/1. 82; d) Bolsward-Harlingen, eröffnet 8/8. 82; e) Joure-Heerenveen, eröffnet 26/3. 82; f) Heerenveen-Gorredyk, eröffnet 23/8. 82. Betriebslänge: 69 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferde- und Dampfbetrieb. Betriebsmaterial: 14 Locomotiven, 23 Personen- und 23 Lastwagen. Verkehr: 387 544 Personen und 9 689 713 t Güter; ausserdem wurden befördert: 149 Wagenladungen, 10 120 Colli Expressgüter und 2 172 Stück Vieh. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 116 691 fl., aus dem Güterverkehr 13 666 fl., überhaupt 139 032 fl.

2. Erste Groninger Tramway-Gesellschaft.

a) Wildervank-Zuidbroek, eröffnet 18/8. 80; b) Stadskanaal-Wildervank, eröffnet 26/5. 81. Betriebslänge: 25 km eingleisig und 1,6 km zweigleisig. Spurweite 1,41 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 40 Pferde, 13 Personen- und 4 Lastwagen. Verkehr: 246 438 Personen und 1 207 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 55 091 fl., aus dem Güterverkehr 2 600 fl., überhaupt 57 691 fl.

3. Société anonyme des Tramways de Groningue.

Stadtbahnen. Betriebslänge: 4,9 km eingleisig. Eröffnet 12/7. resp. 15/8. 80. Spurweite 1,41 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 14 Pferde und 7 Personenwagen. Verkehr: 196 507 Personen. Einnahmen: 19 906 fl.

4. Dampftramway-Gesellschaft „Oldambt".

Winschoten-Finsterwolde-Scheemda, eröffnet 17/9. 82. Betriebslänge: 24 km eingleisig. Spurweite 1,065 m. Betriebsmaterial: 6 Locomotiven, 9 Personen- und 23 Lastwagen. Verkehr: 121 108 Personen und 5 390 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 17 943 fl., aus dem Güterverkehr 3 774 fl., überhaupt 21 717 fl.

5. Arnhemer Tramway-Gesellschaft.

a) Arnhem-Velp, eröffnet 3/5. 80; b) Arnhemer Ringbahn, eröffnet 28/5. 80. Betriebslänge: 8,845 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. 16 Personenwagen. Verkehr: 752 268 Personen. Einnahmen: 75 385 fl.

6. Geldersche Dampftramway-Gesellschaft.

a) Dieren-Doesborgh-Doetinchem, eröffnet 27/6. 81; b) Doetinchem-Terborg, eröffnet 28/8. 82. Betriebslänge: 24 km

eingleisig. Spurweite 0,75 m. Betriebsmaterial: 7 Locomotiven, 7 Personen- und 42 Lastwagen. Verkehr: 244 175 Personen und 24 183 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 48 836 fl., aus dem Güterverkehr 24 183 fl., überhaupt 73 019 fl.

7. Dampftramway Ede-Wageningen.
Eröffnet 1/2. 82. Betriebslänge: 7,27 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 5 Locomotiven, 7 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 102 114 Personen und 5 597 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 21 485 fl., aus dem Güterverkehr 6 884 fl., überhaupt 28 369 fl.

8. Dampftramway Lichtenvoorde-Groenlo.
Eröffnet 29/5. 83. Betriebslänge: 4 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Die Betriebsmittel werden von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft besorgt. Verkehr: 16 883 Personen, 1 033,8 t Güter und 517 Wagenladungen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 2 227 fl., aus dem Güterverkehr 2 772 fl., überhaupt 4 999 fl.

9. Stichtsche Tramway-Gesellschaft.
Pferdebahn Utrecht-Zeist. Betriebslänge: 10,8 km eingleisig. Spurweite 1,435 km. Betriebsmaterial: 40 Pferde und 12 Personenwagen. Verkehr: 266 272 Personen. Einnahmen: 63 104 fl.

10. Ost-Dampftramway-Gesellschaft.
a) Zeist-Driebergen, eröffnet 15/6. 82; b) Driebergen-Doorn, eröffnet 1/10. 83; c) Doorn-Amerongen, eröffnet 24/12. 83. Betriebslänge: 18,5 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Dampf- und Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 3 Locomotiven, 5 Personen- und 2 Lastwagen. Verkehr: 77 605 Personen. Einnahmen: 11 043 fl.

11. Amsterdamer Omnibus-Gesellschaft.
Stadtbahnen. Betriebslänge: 6,094 km eingleisig und 14,581 km zweigleisig. Spurweite 1,42 m. Betriebsmaterial: 539 Pferde und 151 Personenwagen. Verkehr: 11 680 665 Personen. Einnahmen: 1 286 688 fl.

12. Dampftramway Amsterdam-Sloterdyk.
Eröffnet 22/8. 82. Betriebslänge: 2,5 km. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 2 Locomotiven, 2 Personen- und 1 Lastwagen. Verkehr: 96 365 Personen und 138 530 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 10 945 fl., aus dem Güterverkehr 240 fl., überhaupt 11 185 fl.

13. Gooische Dampftramway-Gesellschaft.
a) Amsterdam-Muiden, eröffnet 18/5. 81, 22/7. 81 und 20/8. 81; b) Naarden-Laren und Huizen-Hilversum, eröffnet 15/4. 82. Betriebslänge: 37,4 km eingleisig und 11,7 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 16 Locomotiven, 41 Personen- und 28 Lastwagen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 106 708 fl., aus dem Güterverkehr 10 039 fl., überhaupt 116 747 fl.

14. Haarlemer Tramway-Gesellschaft.
Stadtbahnen. Betriebslänge: 1,742 km eingleisig und 0,563 km zweigleisig. Spurweite 1,415 m. Pferdebetrieb. 10 Personenwagen. Verkehr: 505 952 Personen. Einnahmen: 46 199 fl.

15. Dampftramway Beverwyk-Wyk aan Zee.
Eröffnet 25/5. 82. Betriebslänge: 4,86 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 3 Locomotiven, 4 Personen- und 12 Lastwagen. Verkehr: 31 273 Personen, 48,393 t Güter und 1 035 Wagenladungen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 5 083 fl., aus dem Güterverkehr 2 562 fl., überhaupt 7 585 fl.

16. Dampftramway Bussem-Huizen.
Eröffnet 8/11. 83. Betriebslänge: 6,3 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 4 Locomotiven, 4 Personen- und 7 Lastwagen. Verkehr: 4 365 Personen, 124,390 t und 118 Wagenladungen Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 607 fl, aus dem Güterverkehr 417 fl., überhaupt 1 024 fl.

17. West-Friesche Tramway-Gesellschaft.
a) Hoorn-Westerblokker, eröffnet 15/7. 83; b) Grootebroek Enkhuizen, eröffnet 15/8. 83. Betriebslänge: 8,2 km. Betriebsmaterial: 7 Locomotiven und 4 Personenwagen. Verkehr: 52 220 Personen und Einnahmen: 8 716 fl.

18. Rotterdamer Tramway-Gesellschaft.
a) Stadtbahnen; b) Rotterdam-Kralingen; c) Rotterdam-Delfshaven-Schiedam, eröffnet 12/1. resp. 5/5. 82. Pferde- und Dampfbetrieb. Betriebslänge: 15 km eingleisig und 2 km zweigleisig. Betriebsmaterial: 8 Locomotiven, 74 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 3 429 321 Personen und 360 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 255 253 fl., aus dem Güterverkehr 1 800 fl., überhaupt 257 053 fl.

19. Schielandsche Tramway-Gesellschaft.
Rotterdam-Hillegersberg, eröffnet 29./12. 82. Betriebslänge: 4,131 km eingleisig und 0,302 km zweigleisig. Spurweite 1 m. Pferdebetrieb. 6 Personenwagen. Verkehr: 152 571 Personen Einnahmen: 24 983 fl.

20. Haagsche Tramway-Gesellschaft.
a) Haag-Delft; b) Haag-Scheveningen; c) Stadtbahnen. Betriebslänge: 30 km eingleisig und 6,8 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 182 Pferde und 74 Personenwagen. Verkehr; 3 203 573 Personen. Einnahmen: 336 840 fl.

21. Niederländische Rheinbahn-Gesellschaft.
Haag-Scheveningen. Betriebslänge: 4,75 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmittel: 12 Locomotiven, 18 Personen- und 3 Lastwagen. Verkehr: 607 090 Personen und 931 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 74 500 fl., aus dem Güterverkehr 1 583 fl., überhaupt 76 083 fl.

22. Westlandsche Dampftramway-Gesellschaft.
a) Haag-Loosduinen, eröffnet 24/6. 82; b) Loosduinen-Naaldwyk, eröffnet 1/5. 83; c) Naaldwyk-Monster und 's Gravesande, eröffnet 14/8. 83. Betriebslänge: 19,316 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 6 Locomotiven, 12 Personen- und 6 Lastwagen. Verkehr: 262 145 Personen und 284 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 44 127 fl., aus dem Güterverkehr 741 fl., überhaupt 44 868 fl.

23. Nord-Südholländische Dampftramway-Gesellschaft.
Haarlem-Oegstgeest-Leiden, eröffnet 1/7. 81. Betriebslänge: 28 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 9 Locomotiven, 20 Personen- und 8 Lastwagen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 61 110 fl., aus dem Güterverkehr 3 554 fl., überhaupt 64 664 fl.

24. Ysel-Dampftramway-Gesellschaft.
a) Leiden-Voorschoten, eröffnet 7/12. 82; b) Voorschoten-Wassenaar, eröffnet 1/6. 83; c) Voorschoten-Veur, eröffnet 10/8. 83; d) Gouda-Oudewater, eröffnet 26/12. 83; e) Utrecht-Vreeswyk, eröffnet 12/12. 83. Betriebslänge: 42 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 12 Locomotiven, 17 Personen- und 10 Lastwagen. Verkehr: 115 188 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 16 740 fl., aus dem Güterverkehr 566 fl, überhaupt 17 306 fl.

25. Leidensche Tramway-Gesellschaft.
Stadtbahn. Betriebslänge: 3,850 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. 10 Personenwagen. Verkehr: 285 855 Personen. Einnahmen: 26 741 fl.

26. Rynlandsche Dampftramway-Gesellschaft.
Leiden Oegstgeest-Katwyk, eröffnet 4/6. 81. Betriebslänge: 8,5 km eingleisig und 0,5 km zweigleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 5 Locomotiven, 10 Personen- und 7 Lastwagen. Verkehr: 238 919 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 42 590 fl., aus dem Güterverkehr 2 750 fl., überhaupt 46 015 fl.

27. Dampftramway-Gesellschaft „Gouda“.
Gouda-Bodegraven, eröffnet 18/5. 82. Betriebslänge: 8,870 Kilometer eingleisig und 0,207 km zweigleisig. Spurweite 0,75 m. Betriebsmaterial: 3 Locomotiven, 5 Personen- und 5 Lastwagen. Verkehr: 58 334 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 13 498 fl., aus dem Güterverkehr 664 fl., überhaupt 14 162 fl.

28. Dordrechtsche Tramway-Gesellschaft.
Stadtbahn. Betriebslänge: 1,8 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 6 Pferde und 3 Personenwagen. Verkehr: 97 688 Personen und 2 181 Colli Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 9 766 fl., aus dem Güterverkehr 218 fl., überhaupt 9 984 fl.

29. Société anonyme des chemins de fer économiques Néerlandais à Bruxelles.
Middelburg-Vlissingen. Betriebslänge: 7,674 km eingleisig und 0,547 km zweigleisig, eröffnet 1/8. 81. Spurweite 1,44 m. Betriebsmaterial: 3 Locomotiven, 6 Personen- und 2 Lastwagen. Verkehr: 152 629 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 23 545 fl., aus dem Güterverkehr 784 fl., überhaupt 24 329 fl.

30. Dampftramway-Gesellschaft Herzogenbusch-Helmond.
a) Herzogenbusch-Veghel, eröffnet 19/2. 83; b) Veghel-Gemert, eröffnet 1/6. 83; c) Gemert-Helmond, eröffnet 1/7. 83; Betriebslänge: 53 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Dampf- und Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 10 Locomotiven, 11 Pferde, 32 Per-

sonen- und 34 Lastwagen. Verkehr: 480 880 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 59 099 fl., aus dem Güterverkehr 4 352 fl., überhaupt 66 523 fl.

31. Nordbrabantische Dampftramway-Gesellschaft.

a) Tilburg-Waalwyk mit Zweigbahn nach Kaatsheuvel und Bahnhof Tilburg-Heuvel, eröffnet 15/7. bezw. 1/10. 81; b) Heuvel-Koninghoeven, eröffnet 1/10. 82. Betriebslänge: 27 km eingleisig und 1,2 km zweigleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 5 Locomotiven, 9 Personen- und 13 Lastwagen. Verkehr: 127 704 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 33 683 fl., aus dem Güterverkehr 12 143 fl., überhaupt 47 701 fl.

32. Süd-Dampftramway-Gesellschaft.

a) Breda-Oosterhout, eröffnet 28/9. 80; b) Oosterhout-Geertruidenberg, eröffnet 1/7. 81; c) Oosterhout-Dongen, eröffnet 26/9. 81. Betriebslänge: 25 km eingleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 6 Locomotiven, 16 Personen- und 15 Lastwagen. Verkehr: 198 025 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 50 591 fl., aus dem Güterverkehr 16 781 fl., überhaupt 67 372 fl.

33. Dampftramway Bergen op Zoom-Tholen.

Eröffnet 15/9. 82. Betriebslänge: 7,5 km eingleisig und 0,5 km zweigleisig. Spurweite 1,067 m. Betriebsmaterial: 2 Locomotiven, 5 Personen- und 6 Lastwagen. Verkehr: 68 392 Personen. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 12 889 fl, aus dem Güterverkehr 1 115 fl., überhaupt 14 004 fl.

34. Aachen-Mastrichter Gesellschaft.

Kerkrade-Simpelveld. Betriebslänge: 8 km eingleisig. Spurweite 1,435 m. Betriebsmaterial: 1 Locomotive und 8 Lastwagen. Verkehr: 29 306,5 t Güter. Einnahmen: 15 387 fl.

Sämmtliche Tramways.

Betriebslänge: 552,830 km eingleisig und 34,377 km zweigleisig. Betriebsmaterial: 151 Locomotiven, 634 Personen- und 265 Lastwagen. Beförderte Reisende: 24 269 068. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 2 982 616 fl., aus dem Güterverkehr 127 517 fl., überhaupt 3 124 427 fl.

Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon.

Es liegt uns der Bericht vor, welchen der Verwaltungsrath der „Gesellschaft der Schweizer West- und Simplonbahn" der am 20. d. M. anberaumten Generalversammlung vorlegt, welche über die Revision deren Statuten zu beschliessen hat, welche mit den neuen Bundesgesetzen in Uebereinstimmung zu bringen sind. Es wird nach den Motiven des Berichts dabei beabsichtigt, das Actiencapital, welches nach Art. 4 der Statuten gegenwärtig 106 602 000 Frcs. repräsentirt, auf 99 102 000 Frcs. (Art. 5 der neuen Statuten) zu reduciren. Es sollen nämlich 15 000 Actien im Betrag von 7 500 000 Frcs. beseitigt werden, welche der Gesellschaft bei der Fusion mit der Simplonbahn für einen alten Besitz von 3 750 Actien der letzteren Bahn zugebilligt und nicht ausgegeben wurden. Die Actien, welche gegenwärtig al pari in der Bilanz als Activum und Passivum figuriren, würden gemäss den neuen Gesetzen zum erniederten Courswerth eingestellt werden müssen, wenn man sie nicht annullirte Selbstverständlich bleibt eine künftige Emission von Actien im Fall des Ausbaues der Simplonbahn, für welche diese Actien bestimmt waren, der Gesellschaft vorbehalten. Die neuen Statuten enthalten ferner im Art. 5 eine neue Bestimmung, welche den Actienrückkauf behufs Amortisation gestattet. Ein solcher unter Umständen nützlicher Actienrückkauf ist nach den neuen Gesetzen nur gestattet, wenn er in den Statuten vorgesehen. Aus dem Art. 8 des Statuts soll weiter die Stelle entfernt werden, in welcher es heisst, dass vor Zahlung einer Dividende auf die Stamm-Prioritätsactien auch gewisse Fonds zu dotiren sind, bestimmt, den Dienst der Anleihen der ehemaligen Westbahn und der ehemaligen Franco-Suisse Bahn zu garantiren. Es sind diese Fonds nämlich bereits gefüllt; der erstere, nachdem er von einer vollen auf eine halbe Million in Uebereinstimmung mit dem Comité der Besitzer und dem Staatsrath des Canton Waadt reducirt worden ist. Auch ist in Art. 9 vorgesehen, dass künftig beide Fonds vereinigt, resp. beseitigt werden können. Es ist dann weiter in den Statuten (Titre V) nach der Bestimmung der neuen Gesetze der Grundsatz durchgeführt, dass der Besitz jeder einzelnen Actie befähigt, ein Stimmrecht in der Generalversammlung auszuüben. Niemand kann mit mehr als 2 000 Stimmen resp. dem fünften Theil aller abgegebenen Stimmen votiren. — Die sonstigen vorgeschlagenen Statutenänderungen haben kein allgemeineres Interesse.

Nachschrift. Die Generalversammlung hat, da die Zahl der deponirten Actien nicht das erforderliche Drittel des Gesellschaftscapitals erreicht hat, verschoben werden müssen.

Das Simplonbahn-Project.

Zwischen Frankreich, Italien und der Schweiz finden jetzt Unterhandlungen wegen des Baues einer Simplonbahn statt, um so eine neue Schienenverbindung zwischen Paris, der Schweiz und Italien herzustellen. Das „Bulletin du Tunnel du Simplon" weist darauf hin, dass in Frankreich als Vorarbeit zum Bau dieser neuen Alpenbahn der Bau der nur 51 km langen, die am Südufer des Genfersees sich hinziehende Seegürtelbahn vollendenden Bahnstrecke Bouveret-Evian (Savoyen) ausgeführt werde (die 21 km lange Strecke Evian-St. Gingolph soll noch im laufenden Jahr eröffnet werden), um so vorläufig den Simplon mit der Bahn Paris-Lyon in Verbindung zu bringen. Während des Baues dieser Bahnstrecke sollen die Unterhandlungen wegen der Durchbohrung des Simplons zum Abschlusse gebracht werden.

Aus Russland.

Russisches Eisenbahnbudget pro 1885.

Die den Eisenbahnen garantirten Zuschüsse figuriren im Russischen Budget für 1885 mit 11 851 325 R.; es ergiebt sich also gegen das Vorjahr ein Minus von 1 564 875 R. Nach den Rentabilitätsberechnungen des Finanzministeriums werden im künftigen Jahre folgende elf Eisenbahnlinien eines Zuschusses nicht benöthigen: die Lodzer Fabrikbahn, die Linie Warschau-Terespol, Moskau-Nishegorod, Warschau-Petersburg, Kursk-Kiew, Moskau-Rjäsan, Rjäsan-Koslow, Koslow-Woronesch-Rostow, Moskau-Jaroslaw, Griasi-Zarizin, Rostow-Wladikawkas, Orlow-Witebsk, Moskau-Brest, Griasi-Morschansk, Morschansk-Sysran und die Südwestbahnen. — Das Betriebsergebniss der Russischen Eisenbahnen im August ist ein ungünstiges gewesen, indem durch Ausfall von ca. 16,9 Millionen Pud ordinärer Frachtgüter die Gesammteinnahme nur etwas über 20⅕ Millionen Rubel erreichte und gegen die entsprechende Zeit des Vorjahres um 1,3 Millionen Rubel zurückblieb. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis zum 1. September d. J. beziffert sich auf 144⅘ Millionen Rubel und übersteigt die für die entsprechende Zeit des Vorjahres um um 5⅘ Millionen Rubel oder 1,73 pCt. Die mittlere Wersteinnahme betrug am 1. September 6 467 R., gegen 6 357 R. in der entsprechenden Zeit des Vorjahres.

Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn.

Aus Warschau, 16. November, wird der „Pos. Ztg." geschrieben: Die Eisenbahnlinie Iwangorod-Dombrowa geht ihrer Vollendung raschen Schrittes entgegen; bis auf die Weichselbrücke, deren Vollendung man mit Bestimmtheit in der ersten Hälfte des December entgegensieht, ist der Bau bereits heute als beendet zu betrachten. Allerdings fehlt hier und dort noch die Kiesbeschüttung des Bahnkörpers oder der vorschriftsmässige Barrierenanstrich, doch ist die Linie dafür in allen Hauptsachen fertiggestellt. Dem öffentlichen Betriebe wird die Eisenbahn erst am 1. Januar übergeben werden. Die ganze Strecke zerfällt in drei Theile: 1. Iwangorod-Bzin (91 Werst), 2. Bzin-Dombrowa (188 Werst), 3. Koluszki (Lodz)-Bodzechowo (154 Werst). In Bzin kreuzen sich rechtwinklig die beiden Linien, d. h. die nach Südwest verlaufende Hauptlinie Iwangorod-Dombrowa und die nach Südost strebende, vorläufig in Bodzechowo als Sackbahn endigende Anschlusslinie Koluszki (Lodz)-Bodzechowo. Im Ganzen erhält das Land 433 Werst an neuen Eisenbahnlinien.

Blitzzüge zwischen Moskau-Petersburg-Berlin-Paris.

Zwischen den Delegirten der Königlichen Ostbahn, den Herren Ober-Regierungsrath Lüdike und Regierungsrath Giese, einerseits und dem Decernenten des Verwaltungsraths der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, Herrn Director Perl, und dem Specialdirector der Petersburg-Warschauer Bahn, wirklichen Staatsrath Littwinowski, andererseits, ist nach langer Berathung eine Vereinbarung getroffen worden, derzufolge vom April nächsten Jahres an neben den bestehenden Courierzügen noch ein neuer beschleunigter Courierzug zwischen Paris-Berlin-Petersburg-Moskau eingerichtet werden soll. Die neue Einrichtung besteht darin, dass der Schnellzug, welcher jetzt Vormittags von Berlin abgeht — im Anschluss an den aus Paris eintreffenden Schnellzug — und welcher in Königsberg endet, von dort bis Eydtkuhnen und von Eydtkuhnen nach Petersburg-Moskau weitergeführt wird. Auf Preussischer Seite wird man das Fahrtempo bis an die zulässige Maximalgrenze erhöhen und auf Russischer Seite eine solche Beschleunigung eintreten lassen, dass man in einer Frist von etwa 36 Stunden von Berlin nach Petersburg, in 58 Stunden von Paris nach Petersburg gelangt. Am bedeutungsvollsten ist diese Aenderung dadurch, dass man zur Fahrt von Berlin nach Petersburg und ebenso in umgekehrter Richtung nur eine Nacht zu opfern braucht.

Eisenbahncontrole in Russland.

Frühere Nachrichten bestätigend und vervollständigend, vernimmt die „St. Petersb. Wed.", dass vom 1. Januar (jedenfalls

1885) ab eine factische Controle der Eisenbahnen eingeführt werden wird. Es wird das, wenn die mitgetheilten Daten richtig sind, eine sehr weitgehende, die Selbstständigkeit der Verwaltungen stark beeinträchtigende Controle sein. Ob die Verwaltungen zu einer derartigen Controle Veranlassung gegeben haben, können wir nicht untersuchen. An sämmtlichen, dem Reichsschatz verschuldeten Eisenbahnen sollen amtliche Persönlichkeiten angestellt werden, welche einzig und unmittelbar unter der Reichscontrole stehen. Um in Zukunft übermässige Ausgaben zu verhüten, soll den Regierungscontroleuren das Recht zustehen, sich bei der Durchsicht des Jahresbudgets und Projecte der ausseretatsmässigen Ausgaben von Eisenbahngesellschaften zu betheiligen. Auf Verlangen der von der Regierung zu ernennenden Controleurs sind die Verwaltungen verpflichtet, den ganzen Modus der Rechnungsführung umzugestalten. Die Controleure haben den Jahresbericht und sämmtliche Rechnungen, welche die Bahnen und die Regierung mit einander haben (Darlehen, Avance- und Garantiezahlungen), sowohl documentarisch als auch factisch zu verificiren. Es wird seitens der Regierung sowohl eine locale als auch eine centrale Controle eingeführt werden.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Dem in der Generalversammlung vom 20. cr. erstatteten Geschäftsberichte pro 1883 ist Folgendes zu entnehmen. Es betrugen die

Einnahmen	1883 R.	1882 R.
Personenverkehr	1 827 048	1 752 877
Güterverkehr	6 659 788	5 525 595
Diverse	577 362	598 083
Zusammen	9 064 198	7 876 555
Betriebsausgaben	4 508 789	4 161 455
Ueberschuss	4 555 408	3 715 100

Davon erhielt das Gouvernement als Pachtquote 250 000 R., die Zinsen und die Amortisation der Prioritäten erforderten 1 913 028 R., zur Amortisation der Baukosten von Zweigbahnen 6 770 R., so dass ein Reinertrag aus dem Betriebe erübrigt von 2 385 609 R. Hiervon standen, nach Abzug diverser Abschreibungen und statutenmässiger Abzüge 2 242 846 R. zur Disposition, von welchen auf Antrag des Verwaltungsrathes wegen dringender Renovationsarbeiten und Fahrparks - Anschaffungen 1 302 400 R. dem Erneuerungsfonds überwiesen, 150 000 R. für Unterstützungen für das Dienstpersonal bestimmt, 40 446 R. auf das laufende Jahr übertragen und schliesslich 750 000 R. zur Vertheilung einer Dividende von 6 R. pro Actie oder 10 pCt. verwendet wurden. Der Reservefonds schliesst nach Ueberweisung der statutenmässigen 3 pCt. aus den reinen Betriebseinnahmen des Jahres 1883 mit 581 993 R. Der Verwaltungsrath wurde von der Generalversammlung autorisirt, mit der Regierung wegen Erwerbung der Lodzer Fabrikbahn in Verhandlung zu treten. Bei den zum Schlusse stattfindenden Wahlen wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes und der Revisionscommission wiedergewählt.

Fusion Russischer Eisenbahnen.

Augenblicklich soll im Finanzministerium zu St. Petersburg abermals die Frage ventilirt werden bezüglich der Verschmelzung der Riga-Tuckum-Windau-Eisenbahn mit der Riga-Dünaburger Eisenbahn. Ausserdem plant man, wie die „Birshewyja Wedomosti“ erfahren, eine völlige Rechnungsverschmelzung der Riga-Bolderaa-Eisenbahn mit der Riga-Dünaburger Eisenbahn, welche die vorgenannte Linie exploitirt.

Rostow-Wladikawkas-Eisenbahn.

Im Russischen Finanzministerium soll, wie die „Birshewyja Wedomosti“ erfahren, ein Project vorliegen, laut welchem die seitens der Regierung gewährte 15 jährige Garantie der Rostow-Wladikawkas-Eisenbahnobligationen, die ihren Abschluss im Jahre 1887 fänden, auf weitere 12 Jahre verlängert werden.

Libau-Romny-Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht pro 1883 ist ersichtlich, dass die Gesammteinnahmen 10 338 484 R. betrugen, während die Gesammtausgaben 6 835 505 R. ausmachten; demnach beziffert sich die Reineinnahme auf 3 502 978 R. Bekanntlich werden zwei Rechnungen geführt, für jede Section gesondert. Die Reineinnahme von der Libauer Section gelangt im vollen Betrage an die Regierung, behufs Abtragung der Schuld der früheren Gesellschaft, für die Actionäre soll jedoch ausschliesslich die Reineinnahme von der Romny-Section verwandt werden. Im Jahre 1883 betrug die Reineinnahme von der Romny-Section 3 233 639 R. Die Verwaltung gedenkt diese Summe, wie folgt, zu verwenden: Zur Abtragung der Zinsen für das ursprüngliche Obligationencapital 1 963 320 R., zur Bildung eines Reservefonds 161 681 R., als Gratificationen an die Beamten 75 000 R., das macht im Ganzen 2 200 002 R., demnach verbleibt ein Reingewinn von 1 033 636 R. Hiervon will man den Actionären 516 818 R. zuwenden und den Rest von 516 818 R. der Krone überlassen; dann aber müsste die Krone die Zinsen für das Ergänzungs-Obligationencapital entrichten, ca. 0,5 Millionen Rubel, und verblieben der Krone auf diese Weise, trotz der günstigen Exploitationsresultate, blos einige Rubel übrig. Die besondere Creditcanzlei und das Departement der Eisenbahnen haben jedoch auf Befehl des Finanz- und Communicationsministers der Verwaltung proponirt, aus der Reineinnahme der Romny-Section, wie sichs gebührt, nicht blos die Zinsen für das ursprüngliche Obligationencapital zu entrichten, sondern auch für das Ergänzungs-Obligationencapital, welches etwa 7 641 396 R. 72 Kop. beträgt. Wenn man diese Summe mit 6 pCt. verzinsen wollte, so müssten fernere 458 483 R. in Abzug kommen, wodurch der Reingewinn auf 575 152 R. herabsänke und kämen auf diese Weise den Actionären nicht 516 818 R., sondern blos 287 576 R. zu Gute. Die Verwaltung wandte sich mit Vorstellungen an den Finanzminister und proponirte den Actionären bis zur neuen Verfügung des Ministers den Reingewinn auf 575 152 R. anzusetzen. Die Generalversammlung vom 22. cr. nahm diese Proposition einstimmig an.

Sanitäre Untersuchung der Eisenbahnstationen.

Auf Anordnung des Medicinal-Departements sind die Eisenbahnstationen, besonders die der nach der Westgrenze führenden Bahnen, einer sanitären Untersuchung unterworfen worden.

Losowo-Sewastopoler Eisenbahn.

Wie die „Nowosti“ erfährt, ist die Vorstellung des Russischen Ministers der Communicationen, betreffend die Besitzergreifung der finanziell hoffnungslosen Losowo-Sewastopoler Eisenbahn Seitens der Regierung, vom Ministercomité zurückgestellt worden. Die in Rede stehende Besitzergreifungsfrage war bereits zu Anfang des Jahres 1881 angeregt worden. Bekanntlich hatte die Verwaltung genannter Eisenbahngesellschaft im Mai des Jahres 1881 die Erklärung abgegeben, dass sie jegliche Verantwortung niederlege, auf Grund einer Erklärung der Generalversammlung vom 8. Mai 1881, welche die Insolvenz der Gesellschaft aussprach und die Unmöglichkeit constatirte, die Bahn ohne Hilfe der Regierung ferner zu exploitiren. Da nun das Communications-Ministerium die prekäre Finanzlage der genannten Eisenbahn kannte, so glaubte es die gewünschten beträchtlichen Subsidien nicht gewähren zu dürfen, ohne eine Garantie dafür zu besitzen, dass eine Wendung zum Besseren eintreten werde. Gleichzeitig konnte das Ministerium aber auch nicht den vollständigen technischen Ruin der Bahn zulassen. Auf diese Weise blieb eben nur ein Ausweg übrig —, nämlich die Uebernahme der Bahn Seitens der Krone. Nachdem nun das Ministercomité eine diesbezügliche Unterstellung des Communicationsministers geprüft, sprach es sich dahin aus, dass unumgängliche Massregeln behufs eines gefahrlosen Betriebes ergriffen werden müssten, doch sei die Leitung der Bahn durch eine Privatgesellschaft trotz der misslichen finanziellen Lage immerhin noch möglich. Um nun einen gefahrlosen Betrieb zu ermöglichen, wurde dem Finanz- und Communications-Minister anheimgestellt, der Gesellschaft entweder Schienen aus den Kronsvorräthen abzulassen, oder ihr mit einer genügenden Summe Geldes unter die Arme zu greifen, behufs Anschaffung von Schienen aus privaten Etablissements. Nach der Bilanz vom 31. December 1883 kommt die Losowo-Sewastopoler Bahn auf 48 896 651,06 Rbl. zu stehen, die Darlehen der Regierung, die Privat- und Kronsschulden beziffern sich auf 35 942 038,39 Rbl. Demnach muss die Gesellschaft für ein Capital von 84 838 599,45 Rbl. allein an jährlichen Zinsen à 5 pCt. mehr als 4 241 929 Rbl. entrichten. Die Gesammteinnahme der Bahn betrug jedoch im Jahre 1883 blos 3 752 547,34 Rubel, hiervon wurden 3 700 948,41 Rbl. verausgabt. Obgleich demnach die Insolvenz der Gesellschaft augenscheinlich und obgleich das Communications-Ministerium den technischen Ruin constatirt hat, so ist nichts desto weniger die Frage, betreffend die Uebernahme der Bahn Seitens der Regierung, zur Zeit eine offene.

Eisenbahnschacher im Orient.

Wie bekannt, steht Bulgarien schon lange Zeit wegen Ankaufs der Bahnlinie Rustschuk-Varna in Verhandlung, ohne indessen mit der betreffenden Englischen Actiengesellschaft, deren Hauptactionär Baron Hirsch ist, der auch den Betrieb der Bahn gepachtet hat, zu einer Vereinbarung gelangen zu können. Baron Hirsch verlangt 50 Millionen Francs, während die Bulgarische Regierung die effectiven Baukosten auf 35 Millionen Francs berechnet hat. Im Laufe des letzten Sommers haben erneute Verhandlungen stattgefunden, worüber in der ausserordentlichen Generalversammlung der Varna - Eisenbahngesellschaft zu London am 29. October Bericht erstattet wurde. Als Delegirte der Gesellschaft waren die Herren Mavrogordato, Landau und Sechiari nach Sofia gegangen, wo sie im Juli und August cr. verhandelten. Schliesslich erhielten sie vom Ministerium Karavéloff die Zusicherung, dass die Angelegenheit der nächsten Sobranje vorgelegt und nach Genehmigung derselben der Vertrag unterzeichnet werden würde. Da M. Karavéloff über eine bedeutende

Majorität in der Bulgarischen Versammlung verfügt und M. Zankoff durch seine frühere Stellungnahme in dieser Eisenbahnfrage derselben die Stimmen seiner Anhänger sichert und da überdies auch die Führer einiger kleineren politischen Parteien für die Sache gewonnen wurden, so glauben die Delegirten, wie es in dem Berichte weiter heisst, die Hoffnung hegen zu dürfen, dass die Varna-Angelegenheit Aussicht hat, von der Bulgarischen Kammer angenommen zu werden. Herr Landau theilte nun seinerseits der Versammlung mit, dass er von einem Gentleman, der die Verhältnisse in Bulgarien sehr genau kennt, informirt wurde, dass man nur dann darauf rechnen kann, dass die Bulgarische Versammlung die getroffenen Vereinbarungen billigen wird, wenn die Varna-Eisenbahngesellschaft sich geneigt zeigt, einen weiteren Betrag von 50 000 £ bis 60 000 £ springen zu lassen, um die Bulgarischen .... zu bestechen. Auf diese Mittheilung hin machte sich in der Versammlung eine stürmische Bewegung kund, während welcher der Directionsrath der Varna-Eisenbahn, sowie die Delegirten so manches heftige Wort sich gefallen lassen mussten und nur mit Mühe gelang es endlich, die folgende Resolution zur Abstimmung zu bringen, dahin gehend, dass die Herren Mavrogordato und Sechiari beauftragt wurden, sich abermals nach Sofia zu begeben, um die Unterhandlungen mit Bezug auf die Forderungen der Varna-Eisenbahn zu einem möglichst raschen Abschlusse zu bringen.

Bulgarische Bahnen.

Wie der „Pester Lloyd" berichtet, soll die Bulgarische Regierung beabsichtigen alle Bahnen des Landes in eigener Regie zu bauen. Vor Allem denke man daran, die Anschlusslinie Nisch-, das ist Zaribrod-Sofia-Vacarel, das Bulgarische Fürstenthum in einer Länge von 114½ km durchschneidend, fertig zu stellen. Dann solle die Bahn Sofia-Orhanie-Tirnoa, welche bei Schumla-Rood in die Rustschuk-Varna-Bahn einmünden wird, folgen. Als dritte wäre dann die Strecke Sofia-Küstendil behufs Verbindung mit Salonichi zu bauen. Die Bahn Sofia-Sistovo, die den Russen aus strategischen Gründen sehr willkommen wäre, kommt vorläufig gar nicht in Betracht.

An Stelle der Linie Sofia-Küstendiel würde besser der Bau einer Linie von Kawalla oder Orfano über Seres-Drama (Philippi) nach Sofia und von da nach Rahowa an der Donau, wie sie bereits Wilhelm Pressel vorgeschlagen hat, in Aussicht genommen werden. Diese zukunftsreiche Linie führt durch die Thalschaften des Isker und der Struma über den niederen Sattel der Wasserscheide von Vali Effendi bei Sofia durch vorgeschrittene und dichtbevölkerte Gegenden und verbindet zugleich die Bulgarische Hauptstadt mit ihrem nächsten und natürlichen Hafen im Aegäischen Meer.

Was den Rückkauf der Varnabahn betrifft, so zeigt man allgemein keine grosse Neigung, dieselbe den Engländern bezw. Baron Hirsch gegen theures Geld abzunehmen.

Die nördlichste Eisenbahn Europas (Lulea-Ofoten).

Unsere Leser werden sich der ausführlichen Mittheilung erinnern, welche wir im vorigen Jahrgang (S. 1273 flg.) unserer Zeitung brachten über diese projectirte und bereits im Jahre 1882 concessionirte Schwedische Eisenbahn, welche bei Gelivara die nördliche Breite von 69° erreicht und die überaus reichen Eisenbergwerke dortselbst sowie in Kirunavara und Luosovara dem Eisenbahnverkehr erschliessen soll. Aus Lulea wird nun, wie das „Postarchiv" berichtet, mitgetheilt, dass der Bau der Bahn nach Kräften gefördert wird. Am 25. Juli langten in Lulea 2 Locomotiven, 20 Waggons, 10 t Stahlschienen, aus denen die Bahn gebaut werden soll, sowie sonstiges Material an. Die Unternehmer hoffen schon im laufenden Jahre eine Strecke von Lulea bis Gellivara fertig zu stellen.

Die Eröffnung der Siljanbahn.

Der König von Schweden hat am 13. unter grossen Feierlichkeiten weit im Norden in der Landschaft Dalarne (die Thäler) eine neue Eisenbahn, Borlänge-Siljan, (36 km lang) genannt Siljanbahn, eröffnet, welche sich von dem Siljansee in Dalarne südwärts nach der „grossen Berglagsbahn" erstreckt und so jene Landschaft mit Stockholm in unmittelbare Verbindung setzt. Man fährt nun von Stockholm nordwärts nach Upsala, dann nordwestlich nach Sala und Hedemora; dort tritt die Bahn in die Landschaft Dalarne ein und setzt sich mittelst der Siljanbahn fort. Nördlich über dem Siljansee liegt das aus Gustav Wasa's Geschichte bekannte Mora. Die grossen Waldbezirke der Gegend um den Siljansee finden nun erst den rechten Absatz für ihr Holz und ihre Holzkohle. Die neue Bahn hat dem Staat 2 054 000 Kr. gekostet.

Eisenbahn-Unfall in Texas.

New-York, 16. November. Auf der Texas-Central-Eisenbahn entgleiste am Freitag auf einer den Fluss Brazos überspannenden Brücke ein Personenzug. Die Locomotive passirte die Brücke, aber drei Waggons stürzten in den Fluss hinab, und fast sämmtliche Passagiere wurden getödtet oder verwundet. Die Zahl der Todten beziffert sich auf 10 und die der Verletzten auf 15. Eine Untersuchung ergab, dass die Schienen von einigen entlassenen Bahnbediensteten gelockert worden waren. Die Bevölkerung der Umgegend ist durch die Katastrophe in grosse Aufregung versetzt worden und fahndet auf die Verbrecher.

Südafrikanische Eisenbahn.

Wie das „Amsterd. Handelsbl." mittheilt, ist die Sache obiger Eisenbahn trotz des Misserfolges auch der zweiten Zeichnung noch nicht als aufgegeben zu betrachten. Die Leiter der Gründungsvereinigung wollen versuchen, das Eisenbahn-Unternehmen doch zu Stande zu bringen, und sie haben von ihrem Vorhaben bereits der Regierung des Transvaallandes Kenntniss gegeben.

Literatur.

—st.— **Materialienkunde** zum Gebrauche für Eisenbahnen, mechanische Werkstätten, Gewerbeschulen, Gewerbetreibende und Kaufleute von B. Simon, Vorsteher der Centralwerkstätten-Materialiencontrole der Reichseisenbahnen und P. N. Friderici, Chemiker der Reichseisenbahnen. 416 S. gr. 8°. Preis 7 ℳ. Lahr. Verlag von M. Schauenburg. 1884.

Die vorhandenen Waarenkunden, Technologien und Specialwerke über Materialien sind meist zu umfangreich und befassen sich häufig mehr mit theoretischen Erörterungen als mit den für die Praxis wichtigen Angaben.

Hier liegt nun ein Werk vor, mit welchem ein practischer Eisenbahnfachmann, welcher lange Jahre im Materialien- und Rechnungsfach thätig war, im Verein mit einem bewährten Chemiker es unternommen hat, auf Grund seiner langjährigen Erfahrungen dem angeregten Mangel abzuhelfen. Das Buch bringt hauptsächlich Ausführungen über die Gewinnung und die Eigenschaften der von den Eisenbahnen und meisten Gewerben gebrauchten Materialien, Anweisungen über leicht auszuführende Untersuchungen, über zweckmässige Aufbewahrung und die beim Ankaufe zu berücksichtigenden Handelsgebräuche in möglichst kurzer und leicht verständlicher Weise.

Der sehr reichhaltige und dabei auf verhältnissmässig geringen Raum zusammengedrängte Stoff ist in folgende Hauptabschnitte getheilt: I. Metalle; II. Metall-Legirungen; III. Nutzhölzer; IV. Heizstoffe; V. Leder; VI. Glas; VII. Gummi; VIII. Gespinnste und Gewebe; IX. Polster-Materialien; X. Fette; XI. Seife; XII. Aetherische Oele und Harzöl; XIII. Mineralöle; XIV. Harze, Firnisse und Lacke; XV. Farbmaterialien; XVI. Chemikalien; XVII. Klebmittel; XVIII. Schleif- und Polirmittel; XIX. Feuerfeste Materialien, Formsand und Materialien zur Mörtelbereitung; XX. Schreib-Materialien; XXI. Verschiedene Materialien. Die Bearbeitung der die Materialien betreffenden Abschnitte, deren Untersuchung dem Chemiker zukommt, geschah durch Herrn Friderici. Als Anhang sind beigegeben eine Vergleichung der gebräuchlichsten Blech-, Draht- und Holzschraubenleeren, Gewichtstabellen für Quadrat-, Rund- und Flacheisen, gerade Metallplatten, Bleche und Draht, sowie einige sonstige practische Tabellen. Von besonderem Werthe sind die bei den einzelnen Materialien beigefügten Angaben über die Kennzeichen von Verfälschungen und über deren Ermittelung.

Die so viel begehrten Verbesserungen des Submissionswesens würden wesentlich gefördert werden, wenn die mit der Abnahme und Verarbeitung von bestellten Materialien betrauten Beamten gute Materialkenntniss besitzen und hierdurch befähigt werden, unreellen Submittenten mit Erfolg entgegen zu treten.

Indem wir noch anführen, dass sich das vorliegende Werk sowohl als Nachschlagebuch bei der Bearbeitung von Materialangelegenheiten, als auch zum Selbstunterricht für diejenigen, welche eine Prüfung in der Materialkenntniss abzulegen haben, trefflich eignet, wollen wir es bestens empfehlen. (Wir wollen noch beifügen, dass in der jüngsten Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde Herr Geheimer Baurath Stambke aus dem

Ministerium der öffentlichen Arbeiten Veranlassung nahm, das Simon'sche Werk als ein treffliches Nachschlagebuch über Materialienkunde warm zu empfehlen. Die Red.)

—st.— **Die elektrische Beleuchtung** mit besonderer Berücksichtigung der in den Vereinigten Staaten Nord-Amerikas zu Centralanlagen vorwiegend verwendeten Systeme. Im Auftrage des Magistrats der Königlichen Haupt- und Residenzstadt Berlin herausgegeben von Dr. E. Hagen, a. o. Professor für angewandte Physik am Königlichen Polytechnikum in Dresden. Mit 93 in den Text gedruckten Holzschnitten und 2 Tafeln. 307 S. gr. 8°. Preis 8 ℳ. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1885.

Das vorliegende Werk verdankt seine Entstehung einer Informationsreise, welche der Verfasser im Auftrage des Magistrats der Stadt Berlin nach Amerika unternommen hat. Es verfolgt den doppelten Zweck: einerseits die Principien der elektrischen Beleuchtung zu erörtern, andrerseits eine Beschreibung derjenigen Lichtsysteme zu geben, welche zu centralen Beleuchtungsanlagen practische Verwendung gefunden haben. Da dies letztere bisher fast ausschliesslich in Amerika in ausgedehnterem Masse der Fall gewesen ist, so beschäftigt sich auch das Buch hauptsächlich mit den dortigen Systemen.

Auf die Einleitung, welche einen Vergleich zwischen elektrischer und Gasbeleuchtung enthält, wird im Abschnitt I, nach Vorausschickung einiger Bemerkungen über die elektrischen hier in Betracht kommenden Grössen und Einheiten, das Princip und die Construction der älteren und neueren Dynamomaschinen behandelt. Der Abschnitt II ist der Besprechung der elektrischen Glühlichtbeleuchtung gewidmet, wobei der Accumulatoren Erwähnung geschieht. Abschnitt III beschäftigt sich mit den elektrischen Bogenlichtbeleuchtungen und haben dabei die Lampen von Siemens & Halske, sowie die durch v. Hefner-Alteneck construirten Differentiallampen besondere Berücksichtigung erfahren, weil das durch sie gelieferte Licht ohne Zweifel einen weit höheren Grad der Ruhe und Sicherheit besitzt, als dies bei den Lampen irgend eines der Amerikanischen Systeme der Fall ist.

Im Anhange werden die Gefahren der elektrischen Beleuchtung für Menschenleben und Feuerschäden besprochen und die Vorschriften mitgetheilt, welche die Feuerversicherungs-Gesellschaften in Boston bezüglich dieser Beleuchtung erlassen haben.

Die reiche Literatur der Neuzeit auf dem Gebiete der Elektrotechnik macht es begreiflich, dass wir in dem vorliegenden Werke so Manchem begegnen, was schon anderweitig behandelt ist; doch findet sich darin so viel Neues, aus eigener Anschauung, Beobachtung und Erfahrung des Verfassers hervorgegangen und ist die Darstellung eine so gründliche und erschöpfende, dass wir nicht zweifeln, es werde das Buch sich viele Freunde erwerben.

Hepner's „Berliner Conducteur", welcher soeben im Verlag von Ernst Seeliger, Berlin C. Kurstr. 18/19, in sehr handlichem Taschenformat und zu dem äusserst bescheidenen Preis von 50 ₰ erschienen ist, bietet ein Auskunftsbuch über die Stadt- und Pferdebahn-Verbindungen von und nach allen Punkten der Stadt Berlin. Sämmtliche Strassen unter Angabe der nächsten Stadtbahn-Station und der Pferdebahnlinien, welche durch die betreffende Strasse oder in der Nähe derselben führen, sämmtliche Bahnhöfe und Hotels, auch Theater, Postämter, Omnibusse und alle Sehenswürdigkeiten Berlins sind im B. C. aufgeführt und ergänzt ein ganz origineller, leicht übersichtlicher Strassenplan das Buch in wirksamer Weise. Ob es aber dem Herausgeber mittelst seines etwas sehr complicirten Systems gelungen ist, die lobenswerthe Absicht zu erreichen, dass jedermann mit Hülfe des B. C. sich in Berlin sofort zurechtfinde . auf den ersten Blick die bequemste Verbindung der Stadt- und Pferdebahn für alle Bahnhöfe, Strassen, Hotels, Theater etc. ersehen kann, ist nach den angestellten praktischen Versuchen uns sehr zweifelhaft geblieben.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Eisenbahndirection zu Altona. Die mit dem 7. Juni d. J. eingeführte tägliche Verbindung zwischen Frederikshavn und Gothenburg ist eingestellt und erfolgt jetzt die Ueberfahrt wieder wie früher, nämlich von Frederikshavn jeden Montag, Mittwoch und Freitag circa 12 Uhr 40 Minuten Nachmittags, von Gothenburg jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend circa 9 Uhr Vormittags.

Altona, den 15. November 1884. (2791)

II. Güterverkehr.

Am 1. December cr. tritt der Nachtrag III zum **Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarife** vom 1. October 1883 in Kraft, enthaltend directe Frachtsätze für Holztransporte nach Schalksmühle, ermässigte Frachtsätze für Schwefelkiestransporte nach Aichberg-Steyrermühle und Linz, Ausdehnung des Steinkohlen- und Cokes-Ausnahmetarifs auf verschiedene Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der Südbahn, ermässigte Frachtsätze für getrocknete Pflaumen ab Sissek, Ausdehnung des Eisen-Ausnahmetarifs auf verschiedene Stationen der Südbahn und der Donau-Draubahn, directe Frachtsätze für Erztransporte ab Bozen, Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Roheisen und Berichtigungen. Exemplare des qu. Nachtrags sind bei den Verbands-Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu haben.

Köln, den 15. November 1884. (2792)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Vom 20. d. M. an finden im **Hannover-Bayerischen Verbande** für den Transport roher Baumwolle anderweite directe Taxen ab Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenhamm, Harburg und Hamburg nach verschiedenen Stationen der Bayerisch. Staatsbahn Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die Güter-Expeditionen der genannten Stationen.

Hannover, den 15. November 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction,
auch Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen. (2793)

Am 1. December d. J. tritt im **Norddeutschen Eisenbahn-Verbande** an Stelle und unter Aufhebung der bisher bestehenden bezüglichen Ausnahmetarifsätze ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche und Briquets in Wagenladungen von je 10000 kg.

a) von Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Frankfurt a./M.,
b) von den Anschlusszechen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn bei Eving nach Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Hannover (einschliesslich der Hoya-Eystruper und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn), Magdeburg (einschliesslich der Osterwieck-Wasserlebener Eisenb.), Berlin, Bromberg, Frankfurt a./M. und Erfurt (einschliesslich der Gotha-Ohrdrufer Bahn), ferner der Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen, der Braunschweigischen, Nordhausen-Erfurter, der Saal-, der Weimar-Geraer, der Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), der Friedrichrodaer, der Hohenebra-Ebelebener, der Ilmenau-Grossbreitenbacher und der Ruhlaer Eisenbahn, sowie nach den Stationen Berlin und Wittenberge der Berlin-Hamburger Eisenbahn,
c) von Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütten Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover (einschliesslich der Hoya-Eystruper und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn) und der Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen

in Kraft.

Soweit der neue Ausnahmetarif jedoch Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Tarifsätzen in sich schliesst, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Januar k. J. in Geltung.

Exemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Güter-Expeditionen zum Preise von 0,20 ℳ pro Stück zu haben.

Köln, den 17. November 1884. (2794)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Vom 1. Januar 1885 n. St. ab wird der vom 1. Juli 1881 giltige **Ausnahmetarif für Flachs, Hanf, Heede und Werg** im Verkehr der Station Korschen transito des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg mit Deutschen und Niederländischen Stationen nebst den zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

An Stelle des oben bezeichneten Transittarifs tritt mit dem obigen Tage ein directer Artikeltarif No. 2. A im **Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverbande** in Kraft, welcher directe Frachtsätze für die obengenannten Artikel in Wagenladungen für den Verkehr zwischen Stationen der Moskau-Brester Eisenbahn einerseits und

Deutschen resp. Niederländischen Stationen andererseits über die Routen via Brest-Grajewo-Königsberg i/Pr. und via Brest-Warschau-Alexandrowo enthält.

Die directen Tarifsätze für den Verkehr der Stationen Moskau und Wjäsma der Moskau-Brester Bahn enthalten gegen die bisherigen Korschener Umkartirungsfrachten Erhöhungen, über welche die unterzeichnete Verwaltung auf besonderen Wunsch Auskunft ertheilt. Auch können Exemplare des dieserhalb herausgegebenen I. Nachtrages zum Theil I des Gütertarifs für den Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverband-Verkehr, welcher qu. Artikeltarif No. 2. A enthält, vom 25. November d. J. ab von den betheiligten Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, 17. November 1884. (2795J)
Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. Januar 1885 neuen Stils ab tritt ein elfter Nachtrag zur 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 neuen Stils in Kraft.

Derselbe enthält Abänderungen resp. Ergänzungen der Einführungsbestimmungen, der allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr, der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güter-Classification und der besonderen Bestimmungen sowie der allgemeinen Tariftabellen und einzelner Ausnahmetarife, welche insbesondere einige Verkehrsaufhebungen und Tariferhöhungen in sich schliessen.

Nähere Auskunft hierüber ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Exemplare des obigen Tarifnachtrages sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 17. November 1884. (2796)
Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Die Entfernungen für den Verkehr zwischen Waghäusel einerseits und Ober-Röblingen a. S., Obhausen, Querfurt und Schraplau andererseits erhöhen sich vom 1. Januar fut. um 22 km.

Das Nähere ist bei den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a. M., den 15. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (2797)

Am 15. d. Mts. tritt für die **Beförderung von Bleierzen** von Murnau nach Braubach ein directer Frachtsatz von 1,51 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Frankfurt a. M., den 13. November 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. (2798)

Werrabahn-Oesterreich-Böhmischer-Güterverkehr. Am 1. December d. Js. tritt zu Theil II. des Tarifes der Nachtrag II in Kraft, durch welchen zu denjenigen Plätzen, in welchen die Einlagerung der Getreidesendungen von Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft zugelassen ist, das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck noch hinzukommt.

Meiningen, den 15. November 1884. (2799)
Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. December 1884 treten folgende Nachträge in Kraft:

1. Zum Tarife **Magdeburg-Bromberg** der 8. Nachtrag, enthaltend Berichtigungen sowie neue Entfernungen und Sätze für die Stationen Drübeck und Gr. Quenstedt des Bezirks Magdeburg und für Sobbowitz des Bezirks Bromberg sowie für Löbau, Westpreussen, Mortung und Zajonskowo der Marienburg-Mlawkaer Bahn.

2. Zum Tarife Hannover-Bromberg der 7. Nachtrag, enthaltend Berichtigungen sowie neue Entfernungen und Sätze für Sobbowitz des Bezirks Bromberg und für Löbau, Westpreussen, Mortung und Zajonskowo der Marienburg-Mlawkaer; endlich neue Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Special-Tarifs II.

3. Zum Tarife Oldenburg-Bromberg der 7. Nachtrag, enthaltend Berichtigungen sowie neue Entfernungen und Sätze für Sobbowitz des Bezirks Bromberg und für Löbau, Westpreussen, Mortung und Zajonskowo der Marienburg-Mlawkaer Bahn.

4. Zum Tarife Braunschweig-Berlin-Bromberg-Breslau der 12. Nachtrag, enthaltend Berichtigungen sowie Entfernungen für Grunewald, Station des Directions-Bezirks Berlin, für Sobbowitz des Bezirks Bromberg, und für Löbau, Westpreussen, Mortung und Zajonskowo der Marienburg-Mlawkaer Bahn.

Soweit durch die Berichtigungen Erhöhungen vorkommen, treten dieselben erst mit dem 15. Januar 1885 in Kraft.

Die Tarifnachträge sind von den Billet-Expeditionen zu beziehen. (2800J)

Bromberg, den 17. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Giltigkeit vom 15./27. October cr. sind für **Getreide** etc. von Stationen der Orel-Griasi, Libau, Orel-Witebsk, Graesi-Zarizin, Koslow-Woronesch-Rostow, Rjask-Wjasma und Rjask-Morschansk-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser neue Specialtarife in Kraft getreten. Desgleichen erfolgte Neuausgabe des Getreide- etc. Tarifs von der Moskau-Brest-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser.

Bei loser Verladung der Getreide- etc. Sendungen von Stationen der fünf zuerstgenannten Bahnen in die Preussischen Wagen an der Grenze wird für Verdichtung etc. der Wagen 1,50 Rbl. erhoben.

Tarifexemplare sind bei den Verbandsstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 14. November 1884. (2801 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Rohzuckerverkehr Böhmen-Niederland. Mit dem 31. December d. J. tritt der **Ausnahmetarif für die Beförderung von Rohzucker und Melasse** im Verkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn, der Prag-Duxer Eisenbahn und der Rakonic-Protiviner Staatsbahn einerseits und den Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Niederländischen Staatseisenbahnen und der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft vom 20. October 1883 andererseits ausser Wirksamkeit und wird durch einen neuen Tarif nicht wieder ersetzt.

Köln, den 20. November 1884. (2802)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische).

Niederländisch-Südwestdeutscher Verband. Mit dem 1. Januar 1885 scheidet im Niederländisch-Schweizerischen Verbandsgütertarif (Heft I) vom 1. Februar 1884 für den Verkehr mit den Bodenseeuferstationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach die Route über Bretten-Friedrichshafen aus und es haben von diesem Tage ab die betreffenden Frachtsätze auf der erwähnten Route keine Geltung mehr.

Köln, den 18. November 1884. (2803)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische).

Mit sofortiger Giltigkeit treten für den **Transport von Eisenerzen, Kiesabbränden, Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken** von Haltestelle Klettendorf nach Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers und zwar bei Aufgabe in Quantitäten von je 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezw. bei Zahlung der Fracht hierfür bis auf Weiteres ermässigte Ausnahmetarife in Kraft, welche von den betreffenden Güterexpeditionen, sowie vom diesseitigen Verkehrsbureau zu erfahren sind.

Breslau, den 15. November 1884. (2804)
Königliche Eisenbahndirection.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 17. October d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass das neue Heft 7 zum Südwestdeutschen Verbands-Gütertarif erst mit dem 1. Januar 1885 zur Einführung kommt, sowie, dass mit diesem Zeitpunkte bezüglich des Verkehrs zwischen Station Scheidt bei St. Ingbert einerseits und den Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen Ottersweier und südlich andererseits die Route St. Ingbert-Maxau aus dem Südwestdeutschen Heft 8 (Badisch-Pfälzischer Verkehr) ausscheidet und dass für die betreffenden Relationen neue Frachtsätze über Saargemünd-Kehl vermittelst des obenbezeichneten Heftes 7 zur Einführung gelangen werden.

Karlsruhe, den 18. November 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirection der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen. (2805)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Giltigkeit bezw. mit Giltigkeit vom 20. d. Mts. ab treten im Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg einerseits und Pfälzischen Stationen andererseits theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unser Tarifbureau sowie die vorgenannten Stationen.

Karlsruhe, den 17. November 1884. (2806)
Generaldirection der Gr. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Belgisch-Englischer Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 5. Januar n. Js. ab treten die zwischen Longlier, Libramont und Bertrix, Stationen der Belgischen Staatsbahn einerseits und den Nordbayerischen Stationen Bamberg, Bayreuth, Eger, Erlangen, Franzensbad, Fürth, Gemünden, Hof, Laufach, Lichtenfels, Lohr, Miltenberg, Schweinfurt, Wertheim und Würzburg andererseits bestehenden Schieferfrachtsätze ausser Wirksamkeit.

Köln, den 22. November 1884. (2807)
Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische.)

Für den Güterverkehr zwischen den Stationen **Nordhausen** und **Wolkramshausen** des Directionsbezirks Frankfurt a./M. einerseits und den Stationen Feilitzsch, Hof, Mehltheuer, Pausa, Plauen i./V. (ob. Bahnhof), Reuth, Schönberg, Triebes und Zeulenroda der Sächsischen Staatsbahn andererseits treten mit sofortiger Giltigkeit anderweite ermässigte resp. neue Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 17. November 1884. (2808)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Im Mitteldeutschen Verbandsgütertarif, Heft No. 6, vom 1. Mai 1883 (Verkehr mit Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen) haben vom 1. Januar

1885 ab die Tarifsätze für den Verkehr mit den Bodenseeuferstationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach auf dem Bahnwege über Bretten-Friedrichshafen keine Geltung mehr.

Erfurt, den 19. November 1884. (2809)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband (Verkehr mit Oesterreich). Mit 1. December l. J. tritt der Nachtrag II zum Tarif Theil II Heft 1 d. d. 1. Septbr. 1884 in Kraft.

Derselbe enthält anderweite Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs No. 46 (Getreide für den See-Export), Ausnahme-Tarif für den Transport von Zucker zum Export, geänderte Frachtsätze für Baumwolle, rohe, und für Eisen, Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrs-Direction der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (R. M. 2810)

Seehafen-Ausnahme-Tarif im Verkehr mit Ungarn. Zu dem Seehafen-Ausnahme-Tarif Theil III. d. d. 1. Jänner 1884, Verkehr mit Ungarn, tritt am 1. December l. J. ein Nachtrag VII in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs No. 5a (Packleinen, neue Säcke, Jute etc.) zwischen den Hafenstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Lübeck, Harburg, Stettin und Swinemünde einerseits und Szabadka (M. Theresiopel) andererseits enthält. (R. M. 2811)

Exemplare können bei den betheiligten Bahnverwaltungen und namentlich auch bei der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, bezogen werden.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Vierzehn Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte tritt unter den daselbst angeführten Bedingungen, für Holz des Specialtarifes II von Mittelwalde und Wichstadl-Lichtenau loco nach Tetschen transit der ermässigte Frachtsatz von 0,74 *M.* pro 100 kg im Refactiewege in Kraft.

Wien, den 16. November 1884. (2813)
Betriebs-Direction.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Januar 1885 wird die Gültigkeitsdauer der am 1. August cr. eingeführten Retourbillets für den Verkehr zwischen Sprottau einerseits und Forst und Cottbus andererseits von 3 Tagen auf 2 Tage herabgesetzt.

Erfurt, den 15. November 1884. (2814)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

IV. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Berichtigung. K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. In der Bekanntmachung (No. 2785) auf Seite 1177 No. 91 dieser Zeitung ist von der VII. Verloosung, Litt. B. die Nummer 61642 in 61142, ferner ist die letzte Nummer der aus der Ziehung von 1883 stammenden, noch unbehobenen Obligationen, welche mit 135665 angegeben ist, auf 145665 zu berichtigen. (2815)

V. Generalversammlungen.

Auf Grund des § 29 unserer Statuten berufen wir auf

Mittwoch, den 17. December d. J., Morgens 10½ Uhr

in das Directionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig eine

ausserordentliche General-Versammlung,

zu welcher sich die Herren Actionäre nach Massgabe des § 32 der Statuten — soweit dies erforderlich — bis zum 14. k. Mts. durch Production der Actien bei unserer Hauptcasse legitimiren wollen.

Tagesordnung.

Berathung und Beschlussfassung über den mit der Königlich Preussischen Regierung abzuschliessenden Vertrag, betr. den Uebergang des Braunschweigischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat.

Braunschweig, den 14. November 1884.
Der Aufsichtsrath (2816)
der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.
F. W. Schöttler,
Vorsitzender.

VI. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Lieferung von Hölzern zu Eisenbahnoberbau betreffend. Die Lieferung von ungefähr 10 700 lauf. Meter Schwellen und ungefähr 53 000 lauf. Meter Stollen und Unterlagen für eiserne Brücken in der Zeit vom Februar bis Ende April 1885 nach Station Niederau soll verdungen werden.

Verzeichniss der Hölzer und Lieferungsbedingungen sind vom Ingenieur-Hauptbüreau — Dresden, Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss — gegen Erstattung von 20 *₰* für jedes Exemplar zu entnehmen.

Die Angebote sind bis spätestens den 6. December d. Js. mit der Aufschrift: „Lieferung von Hölzern" versehen an die unterzeichnete Generaldirection einzusenden. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis 20. December d. Js. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin Nachricht über Annahme seines Angebots nicht empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 15. November 1884. (2817)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung von 14 Stück Normal-Güterzugslocomotiven mit Reservestücken soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im unterzeichneten Büreau, Neuegasse 29/33, zur Einsicht aus und werden auch gegen gebührenfreie Einsendung von 5 *M.* und 50 *₰* Porto an den Büreauvorsteher, Eisenbahnsecretair Boye, portofrei abgegeben.

Versiegelte und mit Aufschrift versehene Offerten sind bis zu dem am

6. December cr., Vormittags 11½ Uhr,

im unterzeichneten Büreau anstehenden Submissionstermine portofrei einzureichen.

Erfurt, den 17. November 1884. (2818)
Maschinentechnisches Büreau.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Eisenbahn-Oberbau-Materialien. Die auf verschiedenen Bahnhöfen im Bezirke des unterzeichneten Betriebsamtes lagernden alten Oberbau-Materialien sollen verkauft werden und können die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der zu veräussernden Materialien in unserer Canzlei eingesehen und auf frankirtes Ersuchen sowie gegen Einsendung von 50 *₰* von derselben bezogen werden.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen ist, sind verschlossen mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf alter Oberbau-Materialien“ bis zum 14. December cr. an das unterzeichnete Betriebsamt einzusenden.

Die Eröffnung findet am folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt.

Aachen, den 13. November 1884. (2819)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

VIII. Vacanzen.

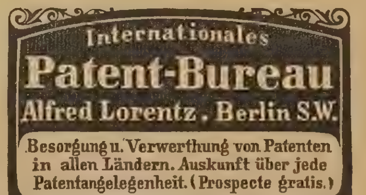
Suche einen für Uebernahme der Betriebsleitung einer grösseren Secundärbahn qualificirten, academisch gebildeten, bereits als Oberbeamter im Eisenbahn-Betriebsdienst längere Zeit beschäftigt gewesenen **Techniker**. Den mit Aufschrift **„privat“** versehenen Meldungen mit Gehaltsansprüchen bitte ich curriculum vitae beizufügen, auch bin ich bereit, persönliche Meldungen entgegen zu nehmen.

Herrmann Bachstein, (2820)
Berlin, Grossbeerenstrasse 89.

IX. Be- und Entladefristen.

Vom 20. d. Mts. ab werden für den diesseitigen Bahnbereich die **Be- und Entladefristen** für offene Wagen bezüglich derjenigen Interessenten, welche innerhalb eines Umkreises von 5 km von der betreffenden Station entfernt wohnen, bis auf Weiteres auf 8 Tagesstunden herabgesetzt.

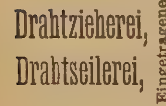
Berlin, den 17. November 1884. (2821 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.



Knallsignale (Petarden) in vorschriftsmässiger Ausführung liefern seit Jahren an fast sämmtliche in- und ausländische Eisenbahnen

M. Selig junior & Co.,
Berlin NW., Karlstrasse 20.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.





Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

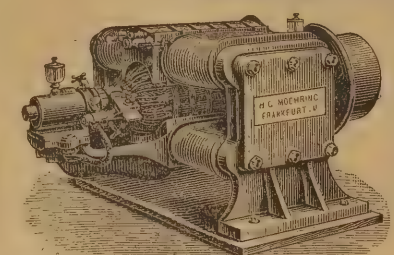


Für Eisenbahnen unentbehrlich!
Neue Petroleum-Gas-Fackeln.

Vorzüge: Denkbar einfachste Construction. Absolute Haltbarkeit. Keine Reparatur. Keine Dochte. Keine Hähne. Billigste Unterhaltung.
Höchster, bisher unerreichter „Lichteffect“!

W. Hanisch & Cie. Berlin NW., 25 Schiffbauerdamm 25, an der Marschalls-Brücke.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.
Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate



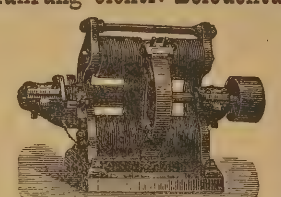
für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complete Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.

Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.

Ausschliessliche Vertretung für die weltberühmten **electr. Messinstrumente von Ayrton & Perry, London.**

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen und Apparate.

Ausführung elektr. Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.



Fahrbare Beleuchtungseinrichtung.
Elektr. Locomotiv-Beleuchtung.
Elektr. Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektr. Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Ueber 1100 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 2300 Bogenlampen System Piette-Krizik und ca. 8000 Edisonlampen für Glühlichtbeleuchtung bereits in Betrieb.

Referenzen erster deutscher Firmen stehen zu Diensten.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

General-Vertretung: Alexander Wacker in Leipzig.



Dieser Nummer liegt ein Prospect der G. Grote'schen Verlagsbuchhandlung in Berlin, betr. „Allgemeine Weltgeschichte“, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 93. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 26 November 1884.

Dieser Nummer liegt No. 22 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Beziehungen der commerciellen Bevölkerungsziffer zu den Einnahmen der Localbahnen und einige Ergebnisse über deren Betriebsausgaben.

Wir sind, nachdem uns der Geschäftsbericht noch einer grössern Nebenbahn — nämlich der Westholsteinischen Eisenbahn — pro 1883/84 zugänglich gemacht wurde, in der Lage, auch bezüglich dieser die in No. 92 dieser Zeitung angestellten Untersuchungen anzustellen und finden auch hierauf hinreichend zutreffende Ergebnisse. Diese Bahn reiht sich der Gruppe Ib an, das sind rein landwirthschaftliche in guter Gegend mit erheblicher Viehzucht.

Die Bahn mit ihren 2 Zweigen nach Tönning und Wesselburen hat eine geographische Länge von 89,34 km (die Betriebslänge beträgt 93).

Das commercielle Gebiet ist folgendermassen umgrenzt: im Norden, entlang der 78,5 km langen Hauptlinie, hat man das Landgebiet heranzuziehen von 4,5 km westlich Neumünster an, von da eine Linie nach Hamdorf an der Eider und dann diesen Strom entlang bis zu seiner Mündung bei Tönning.

Im Süden ist die Grenzlinie zu ziehen wieder 4,5 km von Neumünster beginnend, über Lockstedt-Wacken-Melldorf nach Wesselburen und bis zur Küste.

Es sind das 74 $\times$ (aqu 12 + 8) = 1 480 qkm, davon gehen aber ab das halbe Gebiet zwischen Melldorf und Heide, welches der Marschbahn zugehört, mit $\frac{11 \,.\, 12}{2} = 56$ und tritt dagegen zu rot. 36 qkm des Hinterlandes von Wesselburen.

Es beträgt das commercielle Gebiet sonach 1 480 — 56 + 36 = 1 460 qkm.

Davon liegen

rot. $^1/_{10}$	im Kreise Kiel	mit 117	Einwohnern pro qkm
„ $^5/_{10}$	„ „ Rendsburg . .	„ 43	„ „ „
„ $^1/_{10}$	„ „ Süd-Ditmarschen	„ 56	„ „ „
„ $^4/_{10}$	„ „ Nord-Ditmarschen	„ 63	„ „ „

Die mittlere Bevölkerungsdichtigkeit beträgt sonach $\frac{1 \,.\, 117 + 5 \,.\, 43 + 1 \,.\, 56 + 4 \,.\, 63}{10} = \frac{640}{10}$ oder 64 Köpfe pro Quadratkilometer.

Es beträgt die commercielle Bevölkerung der Westholsteinischen Bahn sonach 1 460 $\times$ 64 = 93 440 Köpfe.

Wenn diese wiederum zu 5 ℳ pro Kopf an Gesammteisenbahn-Einnahmen entspricht, so müsste die Bahn 93 440 $\times$ 5 = 467 200 Mark vereinnahmt haben.

Factisch beträgt diese Einnahme im letzten Betriebsjahre 463 963 ℳ und decken sich beide Zahlen fast genau.

Es sind 234 880 Personen transportirt, sonach ist jeder Kopf der commerciellen Bevölkerung = $\frac{234\,880}{93\,440}$ = 2,51 mal überhaupt oder 1¼ mal in jeder Richtung gereist, was wiederum genau in unsere Classe Ib trifft, dagegen ist der Güterverkehr erheblich grösser und gleicht dem der Classe II mit 1,4 t pro Kopf, wobei jedoch nur $^2/_5$ Local-, dagegen $^3/_5$ Verbandsverkehr nach Schleswig hinzutritt. Die Gütertarife sind hier recht niedrig, da es sich meist um ländliche Producte in Wagenladungen handelt und die besseren Einnahmen aus dem Stückgutverkehr wenig belangreich sind. Während daher die Einnahme aus dem Passagierverkehr wiederum 4 ₰ pro Personenkilometer betragen, sind im Güterverkehr nur 6,15 ₰ pro Tonnenkilometer erzielt, wogegen wiederum die Einnahme aus Insgemein wegen der Dampffähre bei Tönning etc. grösser als bei anderen Nebenbahnen sind.

Da die Betriebslänge 93 km beträgt, so wurden überhaupt pro Betriebskilometer rot. 5 000 ℳ vereinnahmt, pro Bahnkilometer (89$^1/_3$) dagegen 5 200 ℳ.

Jeder Nutzkilometer hat eingebracht 1,87 ℳ und gekostet nur 1,094 ℳ.

———

Wir lassen diesen Erörterungen nunmehr einige Schlussergebnisse folgen aus den Ausgabe-Etats der schon vorn gewählten grösseren und kleineren Nebenbahnen von hauptsächlich landwirthschaftlicher Bedeutung in guter Gegend und finden, dass auch hier in gewissem Umfang eine Gleichförmigkeit auftritt, welche die Grundlage zu ziemlich sichern a priori Einschätzungen bietet.

Vergleichen wir zunächst wieder die Jahresberichte von 4 grösseren Bahnen und dann von 4 kleineren.

Die Ausgaben sind verschieden, je nach der wirklichen Länge der Bahnen (ganz kurze haben hohe Verwaltungskosten), der Zahl der jährlich gefahrenen Züge, d. i. die Summe aller Nutzkilometer und die Schwierigkeit des Betriebes, welche sich aus Lage und Richtung der Bahn ergiebt, das ist die virtuelle Länge. Es können daher, um richtige Vergleiche zu gewinnen, immer nur Bahnen von ähnlichen geographischen und Betriebs-

verhältnissen verglichen werden und falls man eine allgemeine Regel sucht, müssen solche einzeln in der Formel ihren Ausdruck finden, wie solches in der Annäherungsformel der Fall war, welche wir früher empfohlen und später etwas berichtigt haben. Darnach kann man die Betriebsausgabe der Nebenbahnen aus der Formel entwickeln

$$A = \left.\begin{matrix}0{,}50\\0{,}65\\-\ 0{,}75\end{matrix}\right\} n + \left.\begin{matrix}7\,000\\6\,000\\5\,000\end{matrix}\right\} \sqrt{k} + (4\,000 + 400\ k)$$

wobei n die jährlich geleisteten Nutzkilometer und k die Länge der Bahn sind.

Das erste Glied der Formel drückt die Transportkosten aus mit allem Personal und der Instandhaltung der Betriebsmittel und gilt mit 0,50 für ganz ebene Bahnen, die nur Steigungen von 4—6 pro Mille haben, mit 055,06 und 0,65 für solche mit Steigungen von 8—15 pro Mille und mit einem höheren Factor bis 0,75 für die steileren Linien.

Das zweite Glied stellt die Bahn- und Bahnhofs-Unterhaltungskosten dar, beträgt in den ersten Jahren 7 000 und sinkt, nachdem alles gefestigt ist, und auch bei den Strassenbahnen bis auf 5 000 *M.*

Das dritte Glied enthält die allgemeinen Verwaltungskosten.

Betrachten wir nun die kritischen Factoren bei 2 Gruppen ähnlicher Bahnen mit ihren Ergebnissen pro 1883/84:

Betriebsrelationen	I. Westholsteinische Bahn	II. Kiel-Flensburger Bahn	III. Cüstrin-Stargarder Bahn	IV. Altdamm-Colberger Bahn	Bemerkungen.
1. Länge der Bahn km	89,3	78	98,4	122	Die Ausgaben sind excl. der Einlagen in den Erneuerungsfonds.
2. Ungefährer virtueller Coëfficient	1,70	1,4	1,60	1,4	
3. Geleistete Nutzkilometer . . .	248 057	211 227	278 519	123 889	Die Baumaterialzüge sind nicht mitgerechnet.
4. Auf jeden Längenkilometer kommen Nutzkilometer	2 770	2 710	2 830	2 240	
5. Es wurden verausgabt . . *M.*	271 379	221 057	324 255	317 712	
6. Das sind pro Bahnkilometer . *M.*	3 040	2 835	3 297	2 605	
7. Das sind pro Nutzkilometer . . .	1,094	1,050	1,166	1,090	

Hieraus ist nun erkennbar: 1. Die Bahnen mit dem grösseren virtuellen Coëfficienten sind etwas (hier 5—7 pCt.) theurer pro Nutzkilometer als die anderen. 2. Es sind im mittleren Durchschnitt pro Bahnkilometer 2 926 *M.* und pro Nutzkilometer fast genau 1,10 *M.* bei diesen grösseren Nebenlinien ausgegeben. 3. Die Durchschnittslänge der 4 in Vergleich gebrachten Bahnen ist 96,7 km und auf jeder sind im Mittel 257 373 Nutzkm geleistet. Da Steigungen von 8—16 pro Mille häufig vorkommen, so darf im ersten Gliede der Factor 0,65 gewählt werden und, da die Bahnen ad II, III und IV noch neu sind, im zweiten Gliede 7 000.

Obige Ausgabeformel stellt sich alsdann für eine aus den obigen Angaben componirte Durchschnittsbahn wie folgt:

$$A = \left[0{,}65 \times 257\,373 + 7\,000\ \sqrt{96{,}7}\ (4\,000 + 400\ .\ 96{,}7)\right]$$
$$= 277\,666\ M.,$$

factisch aber haben dieselben betragen $\frac{1\,113\,403}{4}$

$$= 283\,601\ M.$$

Sonach trifft die mit jener Formel gewonnene Annäherungsberechnung bei grösseren Bahnen gut zu und ist nur ein wenig zu knapp.

Relation aus fünf kleineren Linien von 1883/84.

Betriebsrelation	I. Paulinenaue-Neu-Ruppin	II. Wittenberge-Perleberg	III. Parchim-Ludwigslust	IV. Ilmenau-Gr. Breitenbach	V. Breslau-Warschau	Bemerkungen.
1. Länge in Kilometern . .	28,1	10,5	26,05	19,13	55,34	Bei Ilmenau-Breitenbach ist zu berücksichtigen, dass solche im Mittel gerechnet erst 7,2 Monate im Betrieb war, weshalb Colonne 4 so klein ausgefallen.
2. Ungefährer virtueller Coëfficient .	1,35	1,30	1,50	3,2	1,4	
3. Geleistete Nutzkilometer . . .	66 713	38 451	57 712	2 260,2	123 889	
4. Auf jeden Kilometer Bahnlänge kommen Nutzkilometer .	2 360	3 660	2 215	1 175	2 238	
5. Es wurden verausgabt *M.*	102 771	44 201	74 198	40 163	265 892	
6. Das ist pro Bahnkilometer . *M.*	3 202	4 210	2 925	4 342	4 800	
7. Das ist pro Nutzkilometer . *M.*	1,45	1,15	1,30	1,78	2,22	

pro Bahnkilometer 3 420 *M.*
pro Nutzkilometer 1,36 *M.*

Man erkennt hier wiederum speciell bei Ilmenau-Breitenbach den erheblichen Einfluss des virtuellen Coëfficienten auf die Betriebskosten. Hier ist derselbe bei Steigungen von 1 : 30 ganz besonders ungünstig und vertheuert die Transportkosten wohl um 40—45 ₰ pro Nutzkilometer.

Breslau-Warschau fällt ganz aus dem Rahmen des Vergleiches, weil hier die auf Titel I, II, III des Ausgabeschemas entfallenden Ausgaben, das sind „Besoldungen, andere persönliche Ausgaben und Allgemeine Kosten" gegen alle andern zum Vergleich gezogenen Bahnen aus Veranlassungen, welche uns nicht bekannt, so hoch sind, dass sie ganz wesentlich auf die Kosten pro Bahn- und Nutzkilometer einwirken.

Dieselben betragen nämlich bei Breslau-Warschau pro Bahnkilometer . . . . 2 622 *M.*,
dagegen bei Parchim-Ludwigslust nur . . . . 1 805 „
bei der Westholsteinischen Bahn nur . . . . 1 658 „
bei der Kiel-Flensburger Bahn nur . . . . 1 632 „

Sehr ähnliche Vergleichsmomente bieten daher nur Paulinenaue-Neu-Ruppin, Parchim-Ludwigslust und Wittenberge-Perleberg, wobei jedoch der überaus niedrige Betrag pro Nutzkilometer bei der letzteren seinen Grund in der grösseren Anzahl derselben hat.

Diese drei Bahnen haben nun im medio jede 18,22 km Länge; auf jeder wurden im Mittel 54 292 Nutzkm gefahren und 1,36 *M.* pro Nutzkilometer ausgegeben.

Nach unserer Formel dürfte, wenn der Factor von n hier = 0,55 gesetzt und wegen der leichten Bahnunterhaltung in den ebenen Gegenden der zweite Factor zu 6 000 angenommen wird, für alle 3 zusammen

$$A = \left[0{,}55 \times 162\,876 + 6\,000\ \sqrt{64{,}65} + (4\,000 + 400\ .\ 64{,}65)\right]$$
$$= 167\,671\ M.$$

werden. Sie betragen aber nach obiger Tabelle factisch
162 876 *M.*,
was also wieder für ein Annäherungsverfahren ein gutes Resultat zu nennen ist.

Gotha, im November 1884. F. Plessner.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 11. November 1884.

Vorsitzender: Herr Oberst Golz.
Schriftführer: Herr Geh. Baurath Jungnickel.

Der als Gast anwesende Herr Lossius hält einen Vortrag über die Eröffnung des Kongogebietes und den Bau einer Eisenbahn zur Verbindung des oberen und unteren Kongo. Nach Ansicht des bekannten Afrikaforschers Stanley hat der Kongo als Handelsstrasse eine noch grössere Bedeutung als der Nil. Der letztere Fluss wird an

vielen Stellen in seinem Lauf durch Hindernisse unterbrochen, beim Kongo vereinigen sich diese Hindernisse an zwei Stellen; der eine Abschnitt, zwischen dem 25. und 26. Grade östl. Länge, besteht aus sechs grossen Fällen und bildet die Grenze für die Schiffahrt auf dem Flusse überhaupt; der untere Abschnitt hat 32 Fälle und Stromschnellen. Sobald man sich oberhalb dieser Hindernisse auf dem unteren Flusse befindet, hat man den halben Durchmesser Afrikas ohne Unterbrechung vor sich. Die Ufer des Flusses bilden eine weite und bevölkerte Ebene mit zahlreichen, oft mehrere Englische Meilen langen Ortschaften, deren Bewohner fast durchweg vom Handel leben. Die hauptsächlichsten Handelsartikel bilden Baumwolle, Kautschuk, Erdeicheln, Sesamkörner, Kopal roth und weiss, Palmkerne und Elfenbein. Auch eine gewisse Industrie hat sich hier entwickelt, indem die Neger verstehen, das Eisen zu giessen und das Metall mit grosser Geschicklichkeit zu bearbeiten. Das beste Mittel, um die Europäische Civilisation in das Herz Afrikas einzuführen, wäre die Verbindung des oberen und unteren Kongo durch eine Eisenbahn und die Einrichtung der Dampfschifffahrt auf dem oberen Kongo. Nach den Aufnahmen der Agenten der Association internationale du Kongo ist der Strom schiffbar von der Mündung aus bis zu den Yellalafällen (230 km), ist dann auf 80 km Länge nicht schiffbar und oberhalb dieser Fälle wieder auf 4 930 km schiffbar. Um eine fortlaufende Handelsstrasse herzustellen, müsste man die unfahrbaren Strecken durch Eisenbahnen ergänzen, was allerdings eine viermalige Umladung nöthig machen würde. Der von der Association aufgestellte Kostenanschlag geht davon aus, dass die erste Bahnlinie auf dem nördlichen Flussufer zwischen Vivi und Jssanghila und die zweite Linie auf dem Südufer zwischen Manyanga und Leopoldsville erbaut werden soll. Im Allgemeinen scheinen keine ernstlichen technischen Schwierigkeiten für den Bahnbau vorhanden zu sein. Die Eisenbahn, welche eine Länge von 250 km haben würde, soll als Nebenbahn mit einer Spurweite von 75 cm hergestellt werden. Die Kosten werden dadurch gesteigert, dass die hauptsächlichsten Materialien von Europa aus herbeigeschafft werden müssen, dass die Eingeborenen nicht sehr geeignete Arbeiter sind und einer erhöhten Beaufsichtigung bedürfen und dass die Unterbringung und Verpflegung der Beamten mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein wird. Für die Herstellung der Brücken besitzt das Land kein geeignetes Material und muss man die ganz in Eisen hergestellten Brücken ebenfalls aus Europa herbeischaffen. Das laufende Meter der Brücken von 20 bis 50 m Länge ist zu 1 000 Frcs. veranschlagt. Zum Oberbau sollen Stahlschienen und hölzerne Schwellen verwendet werden; auch letztere müssen importirt werden, da das Land kein für diesen Zweck geeignetes Holz besitzt. Es sind veranschlagt:

1.	Für Oberbau	1 605 500	Frcs.
2.	„ Herstellung des Bahnkörpers	1 843 750	„
3.	„ kleine Brücken	1 000 500	„
4.	„ grössere Brücken	210 000	„
5.	„ rollendes Material	812 475	„
6.	„ schwimmendes Material	1 663 250	„
7.	„ 4 Umladestellen	100 000	„
8.	Einrichtung der Stationen	1 425 000	„
9.	Allgemeine Kosten für die Bauleitung	1 095 000	„
10.	Für Unvorhergesehenes	1 960 000	„
11.	Zinsen während des Baues	980 525	„
	zusammen	12 696 000	Frcs.

oder rot. 10 200 000 ℳ.

Die Kosten des Betriebes rechnet man auf 2 280 000 ℳ. Man nimmt an, dass die Eisenbahn 50 000 t Afrikanische Producte zu befördern haben wird, 25 000 t Europäische Industrieerzeugnisse zum Austausch, also im Ganzen 75 000 t um einen Gewinn von 15 pCt. zu erhalten, müssen die Einnahmen etwa 4 400 000 ℳ betragen, was durchschnittlich für die Tonne einen Frachtsatz von 58 ℳ ergiebt.

Nach Massgabe der bisherigen Erfahrungen über den Handel mit Afrikanischen Producten ist die Erzielung der angegebenen Einnahmen wohl zu erwarten, zumal durch die Herstellung der Bahn am Kongo ein neuer ungeahnter Aufschwung in die Verkehrs- und Handelsverhältnisse Afrikas gebracht werden wird.

Herr Fabrikbesitzer Horn führt einen neuen Schienen-Contactapparat mit Registrirung zur Messung der Geschwindigkeit der Eisenbahnzüge vor. Seitlich an der äusseren Schiene wird ein verzinkter Eisenblechkasten befestigt; derselbe enthält eine Stahllamelle mit einem Gewicht, um die Schwingungen zu reguliren; an der Wand des Kastens ist (isolirt) ein Winkel befestigt, welcher eine federnde Gabel trägt. Die Gabel sowie das äussere Ende der Stahllamelle sind mit Platinacontacten versehen. Durch die über die Schiene rollende Locomotive wird der Kasten nach unten gedrückt und die Stahllamelle in Schwingungen gesetzt und die Contacte aufeinander gedrückt. Mit Rücksicht auf die Construction der Lamelle und des Contregewichts bewirkt nur die Last einer Locomotive den Schluss der Contacte; andere Fahrzeuge haben wegen ihrer geringeren Schwere keinen Einfluss darauf. Der zugehörige Registrirapparat befindet sich auf der nächsten Station. Die ganze Einrichtung zeichnet sich durch Einfachheit, Sicherheit und billige Beschaffung aus.

Herr Geheimer Baurath Stambke bespricht kurz das dem Verein zugegangene Buch „Materialienkunde" von B. Simon und Friderici und empfiehlt dasselbe vornehmlich allen denjenigen Eisenbahnbeamten etc., welche mit der Abnahme der Werkstatts-Betriebsmaterialien zu thun haben. Die Vereinigung eines Eisenbahnfachmannes (Simon) mit einem Chemiker (Fiderici) hat eine sachgemässe Behandlung der einzelnen Materialien in dem Buche zur Folge gehabt.

Im Fragekasten befinden sich zwei Fragen.

1. Wie steht es zur Zeit mit der Frage der Anwendung des elektrischen Lichtes bei Eisenbahnzügen? Sind in letzter Zeit Versuche angestellt und bejahenden Falls, welches ist das Ergebniss derselben?

Herr Oberingenieur Frischen bemerkt hierzu, dass die Lösung der Frage, die Eisenbahnwagen im Innern mit elektrischem Licht zu erleuchten, bis jetzt nicht erfolgt sei und wegen der dabei in Betracht kommenden complicirten Verhältnisse und Einrichtungen schwierig sei; nichts desto weniger werde bei stärker hervortretendem Bedürfniss sicher eine befriedigende Lösung gefunden werden.

2. Bei der Legung eines neuen Oberbaues für die Pferdeeisenbahn in der Königgrätzer- und Potsdamerstrasse ist zwischen Schiene und Betonbett eine Flachschicht aus Ziegelsteinen hergestellt worden; welchen Zweck hat man damit verbunden? und ist nicht zu befürchten, dass die nicht gerade besonders hart gebrannten Ziegelsteine in kurzer Zeit werden zermalmt werden?

Hierzu wird bemerkt, dass die Unterlegung des Ziegelsteines erforderlich sei, um den Höhenunterschied zwischen der Schiene und dem angrenzenden Pflastersteine auszugleichen; ein Zermalmen der Steine sei nicht zu befürchten, da die Klinkersteine in Cement vergossen seien.

Durch Abstimmung in üblicher Weise werden als Mitglieder des Vereins aufgenommen die Herren: Regierungsassessor Anton, Eisenbahn-Bauinspector Eilert, Eisenbahndirector Köhne und Regierungs- und Baurath Opel.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die dem Directorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest unterstellte, am 3. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 20,65 km lange Strecke Csácza-Zwardon als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 6197 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verständigung der Anschlussstationen von dem Eintreffen eilgutmässiger, ohne Begleitung stattfindender Transporte lebender Thiere bezw. die Fütterung und Tränkung von Hunden ohne Begleiter während des Transportes und die Verrechnung der hierfür auflaufenden Kosten (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 6270 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 6271 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 6273 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zur 32. Anzeige kassirter Vereinskarten (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 6290 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages der K. K. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen, betreffend die kombinirbaren Rundreisebillete, an die Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 6304 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Begleitschreiben zu der Zusammenstellung der Anträge auf Abänderung etc. der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 6334 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zu dem Entwurf eines neuredigirten Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 6391 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Erklärung des Perfectwerdens eines Declarationsbeschlusses der Commission für das Vereins-Wagenregulativ dahingehend, dass nach dem Wortlaute des ersten Satzes des § 2 alin. 3 des Vereins-Wagenregulativs ausser der Zeitmiethe und der Verzögerungs-

gebühr auch die Conventionalstrafe des § 15 alin. 3 bei Ueberschreitung der zulässigen Wagenbenutzungsfrist beansprucht werden könne (abgesandt am 22. d. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Landes-Eisenbahnrath.

Die Tagesordnung des Landes-Eisenbahnraths, welcher am 28. d. M. dahier zusammentritt, betrifft hauptsächlich Tarifangelegenheiten, aber auch Anderungen des Betriebsreglements und den Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Die einzelnen Positionen der Tagesordnung lauten:

I. Vorlagen und Mittheilungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend:

1. Ausnahmetarife für Petroleum von den Preussisch-Russischen Grenzstationen nach Berlin, Danzig und Königsberg i/Pr.,

2. Ausnahmetarif für Kalksteine für die Stationen Niederschelden und Eiserfeld im Rheinisch-Westfälischen Verkehr,

3. Bundesrathsvorlage, betreffend die Abänderung der Bestimmung im § 50 No. 3 des Betriebsreglements, betreffend die Angabe des Transportweges im Frachtbriefe.

4. Einführung ermässigter Tarife im Verkehr mit Rumänien, Serbien und Bulgarien, sowie im Verkehr mit dem südwestlichen Russland,

5. Einführung eines ermässigten Tarifs für den directen Verkehr zwischen Danzig bezw. Neufahrwasser und Stationen der Moskau-Brester Bahn,

6. Mittheilung über die seit dem 24. März 1884 erfolgte Genehmigung von Ausnahmetarifen, sowie über eine inzwischen eingeführte Aenderung des Betriebsreglements.

7. Uebersicht der Normal- (Maximal-) Transportgebühren für die Beförderung von Personen und Gütern auf den nach Massgabe der Gesetze vom 24. Januar und 17. Mai 1884 (G.-S. S. 11 und 129) auf den Staat übergegangenen Privateisenbahnen.

II. Anträge von Mitgliedern des Landes-Eisenbahnraths:

8. Anwendung einiger Bestimmungen des Entwurfs eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr im internen Deutschen Verkehr,

9. Ausnahmetarif für Schlacken, welche als Wegebaumaterial benutzt werden sollen,

10. Fahrpreisermässigung für Kinder unter 10 Jahren bei der Beförderung in der vierten Wagenclasse,

11. Frachtermässigungen für Eisenerze und Kalksteine.

III. Ausserdem:

12. mehrere von der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathene und für die Beschlussnahme der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Abänderungsanträge von allgemeinerem Interesse zu den Tarifvorschriften und der Güterclassification des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, nämlich: über die Abänderung der Tarifvorschriften

a) für die Beförderung lebender Fische,
b) für die Beförderung von Maschinen und Maschinentheilen,
c) für die Beförderung von groben Façonstücken,
d) für Papier,
e) für Europäisches und aussereuropäisches Holz und grobe Holzwaaren,
f) für gesägte Fichtenholzstäbe zur Herstellung von Cementfässern,
g) für Zucker,
h) für Braunkohlen-Theeröl, Harz-Wagenschmiere und Petroleumrückstände,

über die Declassification

i) von Hamlock-, Kastanienholz- und Baumrinde-Extract,
k) von Spiritus und Sprit
l) von Alphastoff,
m) von Blei,
n) von Schwefelsäure,

über die Abänderung der Tarifvorschriften,

o) betreffend die Feststellung der Stückzahlen für halbe Wagenladungen Vieh,
p) betreffend die für halbe Wagenladungen Vieh zur Berechnung zu ziehende Ladefläche,
q) über die Einführung einheitlicher Bestimmungen, betreffend die Fahrpreisermässigung für Kinder.

Der Vorsitzende des Landes-Eisenbahnraths, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungs-Rath und Director im Ministerium der öffentlichen Arbeiten,
Brefeld.

Zum Reichs-Anleihegesetz.

In das Anleihegesetz für 1885—86 war auch, wie bereits gemeldet, eine Summe von 4 400 000 *M.* für Zwecke der Reichseisenbahnen aufgenommen. Als solche Zwecke sind in dem Etat für die Verwaltung der Eisenbahnen bezeichnet:

Zur Herstellung einer normalspurigen secundär zu betreibenden Eisenbahn von Hagendingen nach Gross-Moyeuvre 1. Rate 600 000 (Gesammtkosten veranschlagt auf 1 600 000) *M.*; zum Ausbau eines zweiten Gleises zwischen den Stationen Saaralben und Berthelmingen, sowie zur Erbauung von Dienstwohnungen für das Fahrpersonal auf dem Bahnhofe Rieding 1. Rate 1 000 000 (Gesammtkosten 2 400 000) *M.*; zur Erweiterung des Bahnhofes Saargemünd, Errichtung von Dienstgebäuden für die Betriebs-, Verkehrs- und Maschineninspectionen und Erbauung von Dienstwohnungen daselbst für das Fahrpersonal 1. Rate 600 000 (Gesammtkosten 1 160 000) *M.*; zur Erweiterung des Bahnhofes Diedenhofen und Erbauung von Dienstwohnungen daselbst für das Fahrpersonal 1. Rate 400 000 (Gesammtkosten 700 000) *M.*; zur Erweiterung des Bahnhofs Wadgassen 220 000 *M.*; zur Herstellung eines Betriebsmaterialien-Hauptdepots und einer Materialien-Prüfungsanstalt in Bischheim 1. Rate 300 000 (Gesammtkosten 640 000) *M.*; zur Einrichtung elektrischer Beleuchtung für die Gleise und Rampen der Bahnhöfe Metz und Sablong 1. Rate 200 000 (Gesammtkosten 320 000) *M.*; zur Erweiterung des Bahnhofes Luxemburg 200 000 *M.* und zur Vermehrung der Betriebsmittel 1. Rate 880 000 (Gesammtkosten 2 003 000) *M.*

Wie verschiedene Blätter melden, hat der Bundesrath den ersten Posten von 600 000 *M.* 1. Rate für den Bau einer (normalspurigen) Bahn von Hagendingen nach Gross-Moyeuvre gestrichen, so dass sich der ausserordentliche Etat der Reichseisenbahnen auf 3 800 000 *M.* vermindert.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Dem Regierungs- und Baurath Grapow, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinische) in Köln, sowie dem Regierungs- und Baurath Jaedicke, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin, ist der Charakter als Geheimer Regierungsrath ertheilt worden.

Maschinentechnischer Werkstattunterricht.

Der „Verein Deutscher Ingenieure" hat im Verfolg eines Beschlusses der XXV. Hauptversammlung in Betreff des maschinentechnischen Werkstattunterrichts an die zuständigen Staatsministerien in Preussen, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen-Darmstadt und Braunschweig folgende Petition gerichtet:

„Nachdem der Verein Deutscher Ingenieure in mehrjähriger Arbeit durch Sammlung geeigneten Materials aus allen betheiligten Kreisen über die Frage der praktischen Ausbildung der Maschinentechniker den Bericht einer Commission entgegengenommen und zum Gegenstand eingehender Berathung in seinen 29 Bezirksvereinen gemacht hatte, ist derselbe in seiner XXV. Hauptversammlung zum Beschluss der folgenden Resolutionen gelangt:

1. Eine Werkstattsausbildung derjenigen jungen Leute, welche ihre theoretische Ausbildung auf der technischen Hochschule suchen, ist unbedingt nöthig.

2. Dieselbe findet am besten in einer vollständigen Maschinenfabrik statt. Es liegt im Interesse der Industrie, den jungen Leuten diese Ausbildung thunlichst zu erleichtern.

3. Es ist entschieden zu empfehlen, dieselbe vor dem Hochschulstudium zu erledigen. Eine Einschiebung zwischen das Hochschulstudium ist durchaus zu verwerfen.

4. Die praktische Lehrzeit hat mindestens 1 Jahr ohne Unterbrechung zu währen; es wird aber eine längere Dauer empfohlen. Der Benutzung der Hochschulferien zu diesem Zwecke stehen Bedenken nicht entgegen.

5. Die Werkstattsausbildung derjenigen jungen Leute, welche eine technische Mittelschule besuchen wollen, hat vor dem Besuche derselben stattzufinden.

6. Sie kann derjenigen der Lehrlinge entsprechend geleitet werden; nur ist zu empfehlen, die jungen Leute in den verschiedenen Werkstätten der Fabrik zu beschäftigen.

7. Der Ausbildung der Lehrlinge ist erhöhte Beachtung Seitens der Fabriken zuzuwenden; besonders wird grösseren Fabriken empfohlen, die Einrichtung von Lehrwerkstätten ins Auge zu fassen.

Indem wir einem hohen Staatsministerium diese Resolutionen vorlegen mit dem ergebensten Ersuchen, denselben geneigtest Beachtung zu Theil werden zu lassen, erklären wir uns zugleich bereit, für die Organisation der praktischen Werkstattsausbildung der Maschinen-Ingenieure Vorschläge und Gesichtspunkte durch den Verein Deutscher Ingenieure aufstellen zu lassen. Ehrerbietigst der Vorstand des Vereins Deutscher Ingenieure".

Vorarbeiten für die Linien Immelborn-Liebenstein und Altdamm-Hagen mit Zweigbahn nach Cammin.

Der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Staatsregierung ist vom Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Immelborn nach

Schweina und Liebenstein innerhalb der Preussischen Enclave Barchfeld ertheilt worden.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Berlin ist im Anschluss an die bereits angefertigten generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Altdamm bezw. Gollnow nach Hagen (Wollin) auch mit der Vornahme genereller Vorarbeiten für eine an einen geeigneten Punkt dieser Linie anschliessende Eisenbahn untergeordneter Bedeutung nach Cammin beauftragt worden.

Ausdehnung der Unfallversicherung der Arbeiter.

Die Thronrede, mit welcher der Reichstag am 20. d. M. durch Se. Majestät den Kaiser eröffnet wurde, kündigt zwar die bereits in ihren ersten Entwürfen vorliegenden Gesetze wegen Ausdehnung der Unfallversicherung einmal auf die Arbeiter der Landwirthschaft und sodann auf die Arbeiter im Transportgewerbe für die Berathungen im Reichstage an; die Einbringung derselben beim Reichstage ist indess noch nicht erfolgt, weil die Feststellung durch den Bundesrath noch aussteht. Nachdem der Preussische Staatsrath sein Gutachten über die Entwürfe abgegeben und damit der Preussischen Regierung eine — allerdings nicht verpflichtende — Basis für ihr Votum bei den Entscheidungen im Bundesrathe gegeben hat, unterliegen die Vorlagen zunächst noch der Vorberathung in den Bundesraths-Ausschüssen. Ueber den Gang derselben theilt der „Berl. Act.“ mit, dass der Entwurf eines Gesetzes über die Ausdehnung der Kranken- und Unfallversicherung auf Transportgewerbe und andere Betriebszweige zunächst die Ausschüsse beschäftigt habe. „Wie es heisst, nahm die Berathung einen grossen Umfang an, da Preussen eine stattliche Reihe neuer Vorschläge machte, die sich zum Theil auf Ansichten des Staatsraths stützen sollen, während Württemberg einen eigenen Commissar entsendet hatte, der für seine Vorschläge ein reichhaltiges Actenmaterial heranzog. Die Ausschüsse entschieden sich dem Vernehmen nach vorläufig für das Auskunftsmittel, eine Subcommission einzusetzen und diese zu beauftragen, wegen Abänderung der Vorlage Vorschläge zu machen“.

Secundärbahnproject Erlangen-Gräfenberg.

Der Bau dieser Bahn soll im kommenden Frühjahr begonnen werden.

Altona-Kieler Eisenbahn: Actien-Umtausch.

Nach einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirection zu Altona erfolgt der Umtausch der Stammactien in 4 pCt. Consols vom 2. Januar 1885 ab bei der Hauptcasse in Altona oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse in Berlin. Bekanntlich werden für je 10 Actien zu 450 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe zum Gesammtwerth von 10 350 ℳ gegeben. Die Frist für den Umtausch läuft bis zum 31. December 1885; von dem letzterwähnten Zeitpunkt ab sind die Actieninhaber, auch wenn ihre Actien abgestempelt worden sind, lediglich auf das Liquidationsergebniss und auf den Antheil an dem vom Staat vertragsmässig zu entrichtenden Kaufpreise angewiesen.

Thüringische Eisenbahn: Actien-Umtausch.

Der bis ult. März 1884 zugelassene Umtausch von Stammactien Lit. B. Serie A. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft (Gotha-Leinefelde) wird noch bis auf Weiteres mit der Massgabe gestattet, dass es der Königlichen Staatsregierung vorbehalten bleibt, demnächst den Zeitpunkt für die Einstellung des Umtausches endgiltig festzusetzen. Auf diejenigen Stammactien Lit. B. Serie A., welche nicht umgetauscht werden, werden die garantirten Zinsen von 4 pCt. nur bis zum Eintritt der Liquidation der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zur Zahlung gelangen. Im Liquidationsverfahren wird auf jede dieser Actien der darauf entfallende Antheil vergütet, während beim Umtausche für je eine Stammactie Lit. B. Serie A. à 300 ℳ eine Staatsschuldverschreibung der 4 pCt. consolidirten Anleihe von 300 ℳ gewährt wird, sowie für jede Actie eine baare Zuzahlung von 2,50 ℳ erfolgt.

Rhein-Nahe-Eisenbahn: Auflösung der Gesellschaft.

In Kreuznach hat am 15. d. M. die Schlusssitzung des Verwaltungsrathes stattgefunden, in welcher Regierungsrath Dr. Schröder die Schlussrechnung über die Auflösung der Gesellschaft mittheilte. Hiernach sind, wie wir der „Frkf. Börsen- u. Handelsztg.“ entnehmen, von den im Gesammtbetrage von 23 827 500 ℳ emittirten Prioritäten I. und II. Emission bis jetzt 24 640 300 ℳ eingelöst, also im Ganzen noch 187 200 ℳ zu zahlen. Von den umlaufenden 43 415 Stück Actien à 600 ℳ = 26 049 000 ℳ wurden innerhalb der festgesetzten Präclusivfrist vom 29. Juni 1882 bis incl. 30. November 1883 gegen Staatsschuldverschreibungen 43 236 Stück umgetauscht, es restirten also 179 Stück Actien zur Einlösung im Liquidationsverfahren gegen Zahlung des ratirlichen Antheils an dem auf 1 000 ℳ festgesetzten Kaufpreise, welcher bekanntlich 2 ₰ pro Actie beträgt. Als Curiosum verdient hervorgehoben zu werden, dass für eine im Liquidationsverfahren eingelöste Stammactie diese 2 ₰ bezahlt worden sind. Durch selbstschuldnerische Uebernahme der bereits erwähnten, an die betreffenden Prioritätengläubiger noch zu zahlenden 187 200 ℳ, sowie der im noch schwebenden Processverfahren etwa der Nahebahngesellschaft zur Last fallenden Beträge aus dem Processe des Bauunternehmers Lothar v. Köppen gegen dieselbe, wofür buchmässig 223 424 ℳ reservirt sind, ist die Liquidation beendigt, und der Verwaltungsausschuss hat unter Aushändigung des Protocollbuches und der zugehörigen Acten an die Regierung die Königliche Eisenbahndirection ermächtigt, die vollzogene Liquidation in das Handelsregister eintragen zu lassen.

Märkisch-Posener Eisenbahn: Couponprocess.

Als im Jahre 1882 die Verstaatlichung beschlossen wurde und in diesem Jahre zum letzten Male auf die alten rückständigen Coupons der Stammprioritätsactien eine Gewinnvertheilung stattgefunden hatte, blieben noch auf die Dividendenscheine der Stammprioritäten von 1873—77 zusammen $12^{43}/_{60}$ pCt. rückständig, zu deren Zahlung die Regierung sich nicht für verpflichtet ansieht. In einem Process ist nun die Deutsche Bank, die Berliner Handelsgesellschaft und die Firma Benoni Kaskel wegen Auszahlung der ältesten rückständigen Dividendenscheine der Stammprioritäten aus den Jahren 1873 und 1874 gegen den Staat klagend aufgetreten und hat bei dem hiesigen Landgericht in erster Instanz ein obsiegendes Erkenntniss erstritten. Die Klage basirte darauf, dass die Dividende in den späteren Jahren nach den Statuten unrichtig vertheilt sei und die Dividendenscheine der Jahre 1873 und 1874 zunächst berücksichtigt werden müssten.

Bei der Märkisch-Posener Bahn hatte nämlich die Praxis bestanden, die sich in einem Jahr ergebenden Erträgnisse auf den ältesten rückständigen Coupon zur Vertheilung zu bringen. Demgemäss waren die 1873 erzielten Ueberschüsse von 1½ pCt. auf den Dividendencoupon der Stammprioritäten pro 1872 und die Ueberschüsse des Jahres 1874 von 3½ pCt. zum grössten Theil ebenfalls auf den 1872er und ein kleiner Rest auf den 1873er Coupon zur Vertheilung gelangt. Erst im Jahre 1875 ist in Folge eines Erkenntnisses des Reichs-Oberhandelsgerichts die Praxis als berechtigt anerkannt worden, die Gewinne des laufenden Jahres auf Dividendenscheine eben dieses laufenden Jahres zu zahlen. Die Erträgnisse aus den Jahren 1873 und 1874 sind also fälschlich auf frühere Coupons vertheilt worden; in Folge dieser Sachlage reclamirten die Besitzer der Coupons pro 1873 und 1874 nun die falsch vertheilten Beträge für sich.

Der Process ist dahin entschieden, dass der Staat verurtheilt ist, den Betrag der nach den Statuten auf unrichtige Coupons vertheilten Dividende an die rückständigen Dividendenscheine der Jahre 1873 und 1874 zu zahlen. Es handelt sich um circa 5 pCt. oder 1 009 000 ℳ, welche der Staat an die Inhaber der Dividendenscheine zu zahlen hat und ist zunächst nur eine weit geringere Summe eingeklagt.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Ein eigenthümlicher Unstern (sagt der „Berliner Actionär“) scheint über der Eröffnung der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn zu walten. Vor 14 Tagen sollte die landespolizeiliche Abnahme und vielleicht auch noch die definitive feierliche Eröffnung der gesammten Bahnstrecke erfolgen. Die Ueberbrückung der Bahn bei dem Altonaer Verbindungsbahn-Uebergang sollte etwa gleichzeitig fertiggestellt werden. Es hat sich jedoch herausgestellt, dass die nach Aufgabe des Bauraths Hostmann hergestellten Ueberbrückungs- resp. Klappschienen nicht passen. In Folge dessen ist die Eröffnung wiederum auf unbestimmte Zeit hinaus verschoben. (Nach einer Notiz im „Hamb. C.“ wäre die landespolizeiliche Abnahme der Bahn nunmehr erfolgt, die ministerielle Genehmigung stehe aber noch aus.)

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Die 4½ pCt. Prioritätsobligationen der Weimar-Geraer Eisenbahn im Gesammtbetrage von noch 1 450 000 ℳ sind bekanntlich zum 1. Januar 1885 gekündigt — es ist aber den Inhabern freigestellt, dieselben in 4 pCt. umwandeln zu lassen, falls sie sich deshalb bis zum 15. November d. J. unter Ueberreichung ihrer Obligationen nebst Couponbogen melden. Von dieser Vergünstigung ist für den Betrag von 1 139 850 ℳ Gebrauch gemacht worden, so dass also 310 150 ℳ 4½ pCt. Prioritätsobligationen noch ausstehen. Das Convertirungsconsortium hat sich auf Ansuchen der Direction der Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft bereit erklärt, die Anmeldungsfrist zur Convertirung in 4 pCt. bis auf Weiteres zu verlängern, so dass also auch den säumig gewesenen Besitzern des Restbetrages von 310 150 ℳ Gelegenheit geboten ist, von der Umwandlungsofferte Gebrauch zu machen und eventuelle Zinsverluste von sich abzuwenden, denn vom 1. Januar 1885 ab werden die 4½ pCt. Prioritätsobligationen der Weimar-Geraer Eisenbahn zwar eingelöst, aber ohne Zinsvergütung ab 1. Januar 1885.

Braunschweigische Eisenbahn.

In Verfolg der bisherigen Verhandlungen über die Verstaatlichung der Braunschweigischen Eisenbahnen beruft der Aufsichtsrath nunmehr (siehe Bekanntmachung S. 1178) eine ausserordentliche Generalversammlung auf den 17. December ein

in welcher über den mit der Preussischen Regierung zu vereinbarenden Vertrag wegen Erwerbung der Braunschweigischen Linien berathen und Beschluss gefasst werden soll.

Die ganze Angelegenheit hat fast nur eine formelle Bedeutung; die Actien der Bahn befinden sich durchweg im Besitz der Preussischen Regierung, welche dieselben bei Uebernahme der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit erworben hat. Immerhin werden nach dem Abschluss des Vertrags die Braunschweigischen Bahnen in den directen Besitz Preussens übergehen; auch dürfte die Auflösung der Direction in Braunschweig resp. deren Ersatz durch eine Königlich Preussische Behörde stattfinden.

Ehrenbezeigungen an Techniker.

Dem Geh. Ober-Baurath a. D. E. Wiebe, welcher am 12. v. Mts. in voller körperlicher und geistiger Frische sein 85. Lebensjahr vollendete, ist bei dieser Gelegenheit vom hiesigen Architektenverein eine nach dem Entwurfe P. Wallot's künstlerisch ausgeführte Adresse überreicht worden.

In dankbarer Anerkennung der grossen Verdienste Wiebe's um die Ausführung der Reinigung und Entwässerung der Stadt Danzig (wozu W. bekanntlich in den Jahren 1863—65 die Projecte bearbeitete) verlieh die Gemeindeverwaltung von Danzig demselben das Ehrenbürger-Recht.

Versicherung des Werthes und der rechtzeitigen Lieferung bei unentgeltlichem Effectentransport von Beamten der Staatseisenbahnen.

Obwohl es sich bei Bewilligung des unentgeltlichen Effectentransports in Gemässheit des § 8 des Reglements, betreffend die unentgeltliche Benutzung der Staats- etc. Eisenbahnen zur Beförderung von Personen und Gütern, um ein Benefizium handelt, ist nach einer Bestimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 17. d. Mts. doch mit Rücksicht darauf, dass dieser Transport unter den Bedingungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands erfolgt, und die frachtfreie Beförderung nur ein Aequivalent für den Fortfall der im § 1 des Gesetzes vom 24. Februar 1877, betreffend die Umzugskosten der Staatsbeamten, und der Allerhöchsten Verordnung vom 26. Mai 1877, betreffend die Umzugskosten von Beamten der Staatseisenbahnen etc., festgesetzten Transportkosten bildet, die Versicherung des Werthes und der rechtzeitigen Lieferung gegen Zahlung der tarifmässigen Versicherungsgebühren bei Gewährung der in Rede stehenden Vergünstigung für zulässig zu erachten. Die Dienststellen haben die declarirte Summe in Zahlen und Buchstaben in Gegenwart des Aufgebers auf dem Coupon zu dem Transportschein vermerken zu lassen.

Reserven der Eisenbahngesellschaften.

Der „Berl. Act." schreibt: Es ist schon einmal darauf aufmerksam gemacht worden, dass die Eisenbahnen nach dem neuen Actiengesetz wohl dazu gezwungen sein würden, neben dem bestehenden Erneuerungsfonds und neben dem alten Reservefonds noch einen dritten Fonds, und zwar abermals einen Reservefonds zu bilden und zu dotiren. Keiner dieser beiden Fonds entspricht den Anforderungen des neuen Gesetzes, welches die Bildung eines Reservefonds und seine Dotirung mit 5 pCt. des Reinertrages fordert, der ausschliesslich bestimmt ist, etwa entstehende Verluste am Capital zu decken. Man kann ja verschiedener Ansicht sein, ob ein solcher Reservefonds gerade für die Bahnen nothwendig, aber es steht nun einmal so im Gesetz. Deshalb hören wir denn nun auch, allerdings nicht von offizieller Seite, aber doch so, dass wir an der Richtigkeit nicht zweifeln können, es sei den Preussischen Bahnen im Allgemeinen oder doch mindestens einzelnen derselben bei vorgekommener Gelegenheit bereits aufgegeben worden, die Vorschriften über die Dotirung und die Bildung des zweiten Reservefonds entsprechenderweise zu beachten.

Station Altendorf bei Essen.

Am 15. d. M. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld die zwischen Essen und Mülheim a. d. Ruhr belegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Station Altendorf auch für den Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Königliche Eisenbahn-Direction Magdeburg: Haltestelle Drübeck.

Vom 1. Januar 1885 ab werden im Verkehr von und nach der gegenwärtig nur für den Eil- und Frachtgutverkehr eingerichteten, an der Strecke Wernigerode-Ilsenburg gelegenen Haltestelle Drübeck auch Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere zur Beförderung zugelassen.

Sicherheitsmassregeln für den Bahnverkehr.

Es sind mehrfach und namentlich in neuerer Zeit Fälle vorgekommen, dass ein Zug, der bei der Einfahrt in eine Station nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht werden konnte, mit einem aus entgegengesetzter Richtung einfahrenden Zuge zusammengestossen ist, weil die von letzterem zu passirende Eingangsweiche nur in geringer Entfernung von demjenigen Punkte lag, über welchen der erstere Zug vorschriftsmässig nicht hinausfahren sollte. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die Königlichen Eisenbahn-Directionen veranlasst, eingehend zu prüfen, ob auf einzelnen Bahnhöfen ihrer Verwaltungsbezirke Verhältnisse vorliegen, welche die Gefahr eines derartigen Zusammenstosses in sich tragen und event. in welcher Weise dieser Gefahr wirksam vorzubeugen sein möchte. Die etwa zu treffenden Massnahmen zur sicheren Verhütung des Zusammenstosses von Zügen, die nahezu gleichzeitig in einen Bahnhof einfahren und bei unvorsichtiger Einfahrt einander gegenseitig gefährden, werden auf der nächsten Sicherheits-Conferenz erörtert werden. — Im Interesse der Sicherheit des Verkehrs hat man der Befestigung der Radreifen, deren Abspringen einen grossen Procentsatz der gesammten Entgleisungen verursacht, neuerdings grössere Aufmerksamkeit zugewendet. In Frankreich ist man diesem Gegenstande insofern schon früher näher getreten, als dort die Wichtigkeit einer sorgfältigen Prüfung jedes einzelnen Radreifens anerkannt und von der Westbahn praktisch durchgeführt wurde. Die Zahl der Radreifenbrüche bei der genannten Bahn hat sich in Folge dessen um 95 pCt. vermindert. Von Ingenieur Pohl wird ein Prüfungsverfahren für Radreifen vorgeschlagen, welches darin besteht, dass bewegliche Cylinder unter Anwendung hohen hydraulischen Druckes gegen die umgelegten Reifen gepresst werden. Die Beanspruchung der letzteren, die während dieses Experimentes Hammerschläge an verschiedenen Stellen der Peripherie auszuhalten haben, ist sehr gross; sie beträgt auf das Quadratmillimeter 25 bis 35 kg. Ebenso wichtig ist es, das Abfliegen etwa zersprungener Radreifen zu verhindern, weil diese sich in das Erdreich bohren und dadurch schon oft Unfälle herbeiführten. Dafür empfehlen anerkannte Autoritäten Klammerringe nach dem System Mansell, dass nach der Erfahrung der Berlin-Anhalter Bahn sich sehr gut bewährt hat. Die Beschaffung derselben ist zu einem geringen Preise möglich, der durch die grössere Sicherheit des Betriebes bei Weitem wieder aufgewogen wird.

Sperrgüter.

In No. 91 S. 1171 wurde der Ausfall aus der Aufhebung des Frachtzuschlages für Sperrgüter, den die Deutschen Eisenbahnen zu erleiden hätten, mit ca. 500 000 ℳ veranschlagt. Diese Summe entspricht, wie uns von unterrichteter Seite mitgetheilt wird, der Wirklichkeit nicht und werde sich jedenfalls auf das Doppelte erhöhen. — Bis jetzt steht so viel fest, dass von 26 Bahnen mit zusammen 475 765 140 ℳ Einnahme aus dem Güterverkehr pro 1882/83 der Ausfall mit 676 477,27 ℳ — darunter Bayern allein mit 281 000 ℳ — berechnet wurde. Die noch mit Erhebungen im Rückstande verbliebenen Bahnen vereinnahmten pro 1882/83 176 423 135 ℳ und entziffert sich mit deren Berücksichtigung nahezu ein Ausfall von einer Million Mark.

Mecklenburgische Südbahn.

Die Actionäre werden aufgefordert, auf die gezeichneten Actien die letzte Rate von 20 pCt. oder 100 ℳ für jede Actie bis zum 10. December einzuzahlen.

Die Wiener Handelskammer über den Oesterreichischen Staatsbahnbetrieb.

In ihrem neuesten Bericht für das Jahr 1883 spricht sich die Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer in Wien über das Staatsbahnsystem wie folgt aus:

„Das Staatsbahn-System hat sich, wie ersichtlich, durch seine Ausdehnung bereits zu einem hochansehnlichen Factor des in Rede stehenden Communicationsgebietes herausgebildet, dem unsere Volkswirthschaft ihre Sympathien um so williger entgegenbringt, je eindringlicher die mit dem Privatbetriebe gemachten Erfahrungen dazu auffordern. Die Wirthschaftsgeschichte der letzteren Jahre hat es wohl zu sehr über jeden Zweifel erhoben, dass im Eisenbahnwesen der Standpunkt der Erwerbsunternehmung weder bezüglich der Bahnanlagen, noch der Tarifpolitik einen wirthschaftlich unfehlbaren Regulator abgebe, und das Vorgehen Deutschlands und der jenseitigen Reichshälfte hat die eminenten Vortheile der staatlichen Verwaltung zu klar vor Augen gestellt, als dass sich nicht die Ueberzeugung immer allgemeiner Bahn brechen sollte, das Eisenbahnwesen könne nur als Staatsanstalt gedacht jene Harmonie in der Befriedigung der Verkehrsinteressen herbeiführen, die als unerlässliche Bedingung für den thunlichst gleichmässigen Aufschwung aller einzelnen Wirthschaftsbereiche, wie für die grösstmöglichste und gedeihlichste Arbeitsleistung des gesammten Volkshaushaltes anzusehen ist. Der staatliche Betrieb hat auch schon in der kurzen Zeit seines Bestandes sowohl unmittelbar durch seine Dienste, wie mittelbar durch seinen Einfluss auf die Verkehrs- und Tarifpolitik der übrigen Communicationsanstalten das ihm geschenkte Vertrauen gerechtfertigt und die auf seine weitere Wirksamkeit gesetzten Erwartungen dadurch wesentlich höher gespannt."

Nach einer Darstellung der Betriebsergebnisse heisst es schliesslich: „Mit der vorstehenden, dem Geschäftsberichte der Staatseisenbahnbetriebs-Direction entnommenen Commentirung

der Verkehrsergebnisse ist wohl auch zugleich die Rechtfertigung der von derselben eingeschlagenen Verkehrs- und Tarifpolitik gegeben. Die Personenbeförderung hat sich bei einer dem Bedürfnisse der Bevölkerung Rechnung tragenden, höchst wohlthätigen Fahrpreisermässigung in aufsteigender Richtung bewegt, und zwar dermassen, dass ein finanzieller Misserfolg nicht zu Tage trat. Den Frachtentransport anlangend, hat — von den abnormen Verhältnissen des Getreideverkehres im Berichtsjahre abgesehen — die gesammte Güterbewegung, gleichfalls grösstentheils in Folge der Erstellung ermässigter Gebühren, sich beträchtlich gehoben, und zwar unter Ertragsverhältnissen, welche ebenfalls mit der Zeit eine verhältnissmässige Einnahmensteigerung erwarten lassen. Die staatliche Betriebsorganisation erscheint demnach als ein wohldurchdachtes verkehrspolitisches Werk, welches, der Einführung eines den langjährigen Wünschen der Industrie und des Handels entsprechenden Tarifsystems Bahn brechend, vom volkswirthschaftlichen Standpunkte einen wesentlichen Fortschritt bedeutet, der nach den bisherigen Erfahrungen auch betreffs der Rentabilitätsfrage kein begründetes Bedenken hervorruft."

Die Orientbahn-Anschlussfrage in Bulgarien.

In der Antwortadresse der Sobranje auf die Thronrede des Fürsten Alexander heisst es in Betreff der Verpflichtung des Landes zur Herstellung der Linie Zaribrod-Vakarell, der bekannten Orientbahn-Anschlusslinie, dass die Nationalversammlung bestrebt sein werde, „einerseits ihre Achtung vor den internationalen Verträgen zu bethätigen, andrerseits aber bei der Ausführung alle Bedingungen zu entfernen, welche das Land in eine öconomische Abhängigkeit versetzen könnten." Letzterer Satz richtet seine Spitze gegen den Baron Hirsch, welcher allem Anschein nach noch immer nicht die Absicht aufgegeben hat, die Bulgarischen Bahnbauten in seine Hand zu bekommen.

Mehr als blosse Zusicherungen dieser Art sind übrigens bisher Bulgarischerseits nicht gemacht worden und wenn Minister Graf Kalnoky in seinen Erklärungen gegenüber der Oesterreichischen und Ungarischen Delegation hervorhob, dass lediglich die Türkei ihrer Verpflichtung aus den Abmachungen der Viererconferenz nicht nachgekommen sei, so muss doch erwähnt werden, dass ebenso wenig wie die Pforte auch Bulgarien die stipulirte Nachweisung für die wirkliche Vergebung der Arbeiten erbracht hat. Bulgarien hat gewiss den guten Willen, den eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, aber bethätigt hat es diesen guten Willen bisher noch nicht. Bulgarien hat noch keine Unternehmer für seine Bahnbauten, nachdem es in die Abmachungen der Viererconferenz erst gewilligt, als sich Oesterreich-Ungarn verpflichtet hat, den Baron Hirsch zur Entsagung aller seiner Vorrechte auf die Bulgarischen Linien zu veranlassen, es hat sich vorerst nur dem Banne des Baron Hirsch zu entziehen und sich freie Hand für die Bahnbauten zu schaffen gewusst. Bulgarien ist demnach ebenso im Rückstande, wie die Pforte, nur glaubte Graf Kalnoky in Bezug auf Bulgarien hoffen zu können, dass die Vergebung der Bahnarbeiten und die Finanzirung noch im Laufe der derzeit tagenden Sobranje erfolgen werde, so dass der rechtzeitige Ausbau der Bulgarischen Strecken nicht in Zweifel zu ziehen ist.

Paul Dehn.

Die Eisenbahnen als Förderer der Industrie.

In der letzten Plenarversammlung des Oesterreichischen Staats-Eisenbahnraths wurde von der Generaldirection der Staatsbahnen eine sorgfältig ausgearbeitete Industriekarte für das Netz der Oesterreichischen vom Staate betriebenen Bahnen unterbreitet, in welchem die betreffenden Industriezweige und Etablissements, soweit dieselben in den Verkehrsrayon der Staatsbahnlinien fallen, nach Gruppen geordnet, verzeichnet sind. Diese Industriekarte ist nicht allein behufs Orientirung verfasst worden, sondern die Generaldirection will damit gleichzeitig einen praktischen Nutzen verbinden, indem diese statistische Arbeit den Ausgangspunkt zu positiven Vorschlägen bildet, durch deren Annahme der Impuls zur Steigerung der Industriethätigkeit gegeben werden soll.

Die Anträge der K. K. Staatsbahndirection sind folgende: a) bei Anlage von neuen Etablissements oder bei Erweiterung von bereits bestehenden, soweit es sich in letzterem Falle um factische Neubauten handelt, sollen für den Bezug der hierzu nöthigen Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände besonders ermässigte Frachtsätze bis zu den sogenannten Selbstkosten (Regiesätze) bewilligt werden; b) die Anlage von Verbindungsgleisen wäre insofern zu begünstigen, als die Staatsbahnverwaltung, wenn dies von der Partei gewünscht wird, den Bau solcher Verbindungsstrecken gegen Vergütung der Selbstkosten und gegen günstige Amortisationsquoten übernimmt; c) Verlängerung der lagerzinsfreien Zeit bei der Frachten-Auf- und Abgabe für von der Bahn entfernter gelegene Etablissements, wo dieses der Lagerraum in den betreffenden Stationen nur immer zulässt und wo Räumlichkeiten in den Stationsanlagen selbst geschaffen werden können.

Es bekunden diese Anträge aufs Neue den hohen Gesichtspunkt, von welchem die K. K. Oesterreichische Staatsbahndirection bei der Erfassung ihrer Aufgabe ausgeht.

Literatur.

Hochstetter, Alphabetisches Verzeichniss sämmtlicher in Württemberg und Hohenzollern gelegenen Ortschaften mit Angabe der Eisenbahn-Abstossstationen. Stuttgart, Verlag von W. Kohlhammer 1884.

Das 17 Druckbogen in Quart umfassende Werk enthält nach Anleitung des Staatshandbuchs sämmtliche in Württemberg und Hohenzollern gelegenen Orte mit Bezeichnung ob dieselben Städte, Pfarrdörfer, Weiler etc. sind. Die Eisenbahn-Abstossstationen sind von dem Herausgeber, welcher Vorstand der Güterexpedition Ludwigsburg ist, zunächst nach dem von der Königlichen Generaldirection der Württembergischen Staatsbahnen herausgegebenen Ortsverzeichniss, eventuell nach der grossen Generalstabskarte angegeben und somit als zuverlässig anzusehen. Dem Werk ist ein Zonenverzeichniss für die Packet- etc. Beförderung durch die Post ab Stuttgart beigegeben, welches ebenso wie die übrigen Angaben der Stuttgarter Geschäftswelt sehr willkommen sein wird.

Kartenwerke.

Karte der Kongo- und Guinea-Küsten.

Als wir vor einigen Monaten in diesem Blatte die vom Geographischen Institut zu Weimar herausgegebene erste „Deutsche Colonialkarte" (Angra Pequena und Südafrika) anzeigten, wiesen wir darauf hin, dass heute auch der Industrielle und der Techniker, speciell der Eisenbahntechniker, ein sehr reales Interesse an der Entwickelung der Aufschliessung Afrikas habe. Der Zusammentritt der Berliner Kongo-Conferenz und die Bekanntwerdung zahlreicher für das Kongo-Gebiet bestimmten Pläne und Projecte lassen erkennen, dass diese Entwickelung der Lage des dunkeln Erdtheils heute ein unerwartet schnelles Tempo angenommen hat.

Mag man zu den begeisterten, vielleicht übereifrigen Colonialfreunden gehören, die heute allerorts im Deutschen Reiche dominiren, oder mag man mit sachlicherer Ruhe und Vorsicht das Mass der Erwartungen auf ein niedrigeres Niveau reduciren — das Eine steht jedenfalls unbestreitbar klar und fest, dass mit der Berliner Conferenz eine neue Aera der wirthschaftlichen Aufschliessung Afrikas beginnen wird. Es sind nicht mehr nur einzelne grosse Handelshäuser der Seestädte, die sich durch den Handel mit unserem südlichen Nachbarcontinent bereichern, während die übrige Welt Afrika den Forschern und Missionären überliess! Vielmehr ist heute Afrika mit seinen natürlichen Reichthümern mitten in den Vordergrund des öffentlichen Interesses gerückt. Und vor allem wird unsere so concurrenzbedrückte Industrie in kurzer Frist alles aufbieten (und aufbieten müssen), sich dort neue Absatzgebiete zu schaffen. Entsteht so auch für die der Industrie dienende Technik ein Grund, sich über Afrikanische Dinge rechtzeitig zu informiren, so gilt das namentlich von der Eisenbahntechnik. Bereits werden die Projecte grosser Bahnen bearbeitet, die in das Herz des dunkeln Erdtheils führen sollen; bereits baut Frankreich seine eminent wichtige Verbindungsbahn zwischen Senegambien und dem Nigergebiet. Eine Bahnlinie wird die kataraktenreiche Durchbruchszone des Kongo durchlaufen, um der Schifffahrt des Riesenstromes erst vollen Werth zu verleihen. Jetzt heisst's: wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Möge Deutsches Kapital und Deutscher Unternehmungsgeist nicht zögern, auch seinerseits an geeigneten Stellen Afrikas sich derartig zu bethätigen!

So wird, vielleicht in naher Zeit schon, auch von Deutschland aus sich ein Export von Kapital, Baumaterialien und — Eisenbahningenieuren nach Afrika richten.

Im Mittelpunkt der Afrikanischen Interessen steht naturgemäss heute das Kongo-Gebiet, über welches soeben zwei empfehlenswerthe neue Publicationen des Geographischen Instituts zu Weimar erschienen: Eine „Karte der Kongo- und Guinea-Küsten" und eine von dem bekannten Afrikaforscher Falkenstein herrührende Schrift „über die Zukunft des Kongo-Gebiets". Die Karte (Preis 80 ₰) ist in gleicher Weise bearbeitet, wie die inzwischen bereits in vierter Auflage erschienene Karte von Angra Pequena.

Erwünscht wäre es, wenn in der zu erwartenden weiteren Ausgabe der Karte die projectirte Kongo-Eisenbahn eingezeichnet würde, über welche unsere Leser in dem Auszug aus der letzten Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde Mittheilungen erhalten.

Der Preis der Falkenstein'schen kleinen Schrift beträgt nur 20 ₰. Beide Publicationen seien als bequeme und zuverlässige Orientirungsmittel in diesen heute auch für den Eisenbahner so wichtigen Fragen bestens empfohlen.

r.

Druck- resp. Satzfehler.

In dem Artikel „Literatur" S. 1144 No. 89 d. Ztg. ist als Name des Autors zu setzen Kirkman statt Kirman.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Mit dem 1. December d. Js. wird die an der Eisenbahn zwischen der Haltestelle Soetenich und Station Nettersheim gelegene Haltestelle **Urft** für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die diesseitigen Güterexpeditionen Auskunft.

Köln, den 26. November 1884. (2823)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

II. Verkehrsstörungen.

Wegen niedrigen Wasserstandes ist der Betrieb des Gütertrajects zwischen Rüdesheim und Bingerbrück seit dem 17. d. Mts. für Wagenladungen bis auf Weiteres eingestellt. (2824)

Frankfurt a/M., den 20. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Traject Bingerbrück - Rüdesheim ist wegen niedrigen Wasserstandes für Wagenladungen gesperrt.

Dauer der Störung ist unbestimmt.

Die Wiederaufnahme des Verkehrs wird demnächst veröffentlicht werden.

Köln, den 20. November 1884. (2825)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

III. Güterverkehr.

Für den Transport von **Rüben- und Rübenschnitzeln** zwischen **Löbau** und **Scheibe** wird vom heutigen Tage an der Frachtberechnung eine Entfernung von 29 km zu Grunde gelegt.

Dresden, am 20. November 1884. (2826)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Niederdeutscher Eisenbahn - Verband. Am 1. December cr. tritt der Nachtrag 4 zum Gütertarife vom 1. October 1883 in Kraft, welcher Ausnahme - Tarifsätze für verschiedene Artikel im Verkehre mit Stationen der Unterelbeschen Eisenbahn enthält.

Der Nachtrag ist in den Güter-Expeditionen der Verband-Stationen käuflich zu haben. (2827)

Hannover, den 21. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Mit Wirkung vom 25. November c. werden im **Nassau - Badischen Verkehr** — mit Ausnahme der über Aschaffenburg-Wertheim und Aschaffenburg - Würzburg instradirenden Relationen — sämmtliche Artikel des Specialtarifs III zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 4 (für Steine) abgefertigt, soweit nicht die für einzelne Artikel bestehende besondern Ausnahmetarife eine billigere Fracht ergeben.

Für die über Aschaffenburg-Würzburg und Aschaffenburg - Wertheim zu leitenden Transporte werden die seitherigen Frachtsätze in ihrem ganzen Umfange aufrecht erhalten. (2828)

Frankfurt a. M., den 20. November 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direction
Frankfurt a. M.

Zu den vom 1. Mai 1883 ab gültigen Güter-Tarifen für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Directions - Bezirke **Elberfeld** und **Köln (rechtsrheinisch)** einer- und Stationen der **Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen** andererseits treten am 1. n. M. die Nachträge VII und VI in Gültigkeit, enthaltend u. A. Entfernungen für die Station Eversburg der Oldenburgischen Staatsbahn im Verkehr mit sämmtlichen Stationen der vorgenannten Bezirke, sowie anderweite Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Bottrop K. M., Carnap, Horst, Hugo und Schalke des Bezirks Köln (rechtsrheinisch) beziehungsweise Bismarck i. W. und Vogelheim des Bezirks Elberfeld.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. (2829)

Oldenburg, 1884 November 20.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Zu dem Gütertarif des **Westdeutschen Verbandes** Heft 8, 9, 10, 12, 14 sind vom 1. k. Mts. ab gültige Nachträge herausgegeben, enthaltend verschiedene Ergänzungen, Frachtermässigungen und Berichtigungen. Dieselben können auf den Verbands - Stationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden. (2830)

Hannover, den 17. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. Januar 1885 tritt der im Nachbarverkehr zwischen Stationen des Bezirks Bromberg einerseits und Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn andererseits (Tarif vom 25. März 1882) bestehende Ausnahmetarif für Eisenbahnschienen und Bandagen im Verkehr zwischen Illowo trans. resp. Mlawa trans. und Danzig resp. Neufahrwasser ausser Kraft

Bromberg, den 18. Novbr. 1884. (2831J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 15. November 1884 ab wird im **Deutsch-Polnischen Verbande** im Verkehr zwischen Stationen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn einerseits und den Deutschen Stationen andererseits der Artikel „Oelkuchen“ zu denselben Tarifsätzen befördert wie der Artikel „Kleie“.

Bromberg, den 16. Novbr. 1884. (2832J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. December 1884 tritt zum **Südostpreussischen Verband-Gütertarif** vom 1. April 1881 der Nachtrag VI in Kraft; derselbe enthält:

a) anderweite ermässigte Frachtsätze für diejenigen Relationen, welche in Folge der Eröffnung der Strecken Güldenboden-Allenstein und Laskowitz-Jablonowo eine Abkürzung der Entfernungen erfahren haben;
b) anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Tilsit-Memel;
c) früher bereits publicirte Tarifveränderungen.

Exemplare dieses Nachtrags können durch die Billet-Expeditionen der Verbandstationen bezogen werden. (2833J)

Bromberg, den 10. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güter-Verkehr. Am 1. December d. J. werden die Stationen Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn mit directen Frachtsätzen in den Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güter-Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter - Expeditionen, sowie die Tarifbureaux der Unterzeichneten und der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld.

Köln, den 19. November 1884. (2834)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung am 24. v. M. theilen wir mit, dass die neuen **Südwestdeutschen Verbandsgütertarife** nunmehr am 1. Januar k. J. zur Einführung kommen werden. (2835)

Strassburg, den 19. November 1884.
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Königliche Eisenbahn-Direction zu Altona. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 15. April d. J. theilen wir hierdurch mit, dass das der Stavangerschen Dampfschiffsgesellschaft gehörige Dampfschiff

„Kong Olaf“

vom 9. d. Mts. ab nur an folgenden Tagen eine Verbindung zwischen Frederikshavn und Christiansand unterhält:

Von Frederikshavn
Dienstag und Freitag Nachmittag 1 Uhr, nach Ankunft des Zuges No. 13 der Dänischen Staatsbahn.

Von Christiansand
Sonntag und Mittwoch Abends 9 Uhr, mit Anschluss an den am nächsten Tage von Fredererikshavn abgehenden Zug No. 30 der Dänischen Staatsbahn.

Die in jener Bekanntmachung zum Ausdruck gebrachten Bestimmungen bleiben auch fernerhin bestehen.

Altona, den 20. November 1884. (2836)

Unter Aufhebung der im Staatsbahn-Gütertarif **Breslau-Berlin**, im Schlesisch-Sächsischen bezw. Preussisch-Sächsischen Verbandstarife enthaltenen bezüglichen Frachtsätze werden vom 1. December cr. ab der Frachtberechnung für den Verkehr zwischen mehreren Stationen des diesseitigen Bezirks und den Stationen Herrnprotsch und Schmiedefeld der Breslau-Freiburger Eisenbahn einerseits und der Station Dresden-Friedrichstadt des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits abgeänderte ermässigte Tarifkilometer zu Grunde gelegt. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen sowie unser Verkehrs-Bureau.

Breslau, den 18. November 1884. (2837)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 25. November cr. kommt im Instructionsweg für den Transport von Petroleum und Naphta in Wagenladungen zu 10 000 kg oder hierfür zahlend von Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. nach Grüze, Station der Tössthalbahn, ein directer Frachtsatz von 2 Frcs. 12 Cts. pro 100 kg zur Einführung.

Karlsruhe, den 19. November 1884. (2838)
General-Direction.

Am 1. Januar 1885 treten im **Nassau-Badischen und Nassau-Württembergischen Verkehre** verschiedene Instradirungsänderungen ein, über welche unser Tarifbureau auf Verlangen Auskunft ertheilt. (2839)

Frankfurt a. M., den 19. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Bei **Beförderung von Getreide in loser Schüttung** wird fortan sowohl im Local- wie directen Güterverkehr für Hergabe der Vorsatzbretter und sonstige Ausrüstung der Wagen bis zur Entfernung von 200 km ab Illowo pro Wagen incl. Vorsatzbretter eine Gebühr von 1 ℳ und für weitere Entfernungen eine solche von 1,50 ℳ erhoben werden.

Danzig, den 20. November 1884. (2840J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mit dem 1. December 1884 treten im **Bromberg-Sächsischen** Verbande für die Stationen Loebau i. Westpr., Mortung und Zajonskowo der Marienburg - Mlawkaer Bahn neue Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen in Erfahrung zu bringen sind. (2841J)

Bromberg, den 22. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction
als geschäftsführende Verwaltung

No. 22. Jahrgang 1884. Berlin, am 26. November 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 24. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	III	1	Petrol.-Fass	leer	—	35	1	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
2	A A	195	1	—	Kleiderschrank	—	—	2	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
3	A G	542	1	Bund	Bandeisen	—	31	3	Troisdorf	Rechtsrh. Köln	
4	A H	1882	1	Ballen	Tabak	—	95	4	Osterode	K. E.-D. Hannover	
5	A H	123	2	Säcke	Kartoffeln	—	154	5	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
6	A N	—	1	Tonne	Heringe	—	156	6	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
7	A O	235	1	Kiste	Farbkasten	—	57	7	Münster	„	
8	A R	6929	1	„	Blechwaaren	—	?	8	Coblenz M.	Linksrh. Köln	
9	A R & Co.	806	1	Ballen	Riemen	—	95	9	Schwebda	K.E.-D.Frankf.a/M.	
10	B	{ 53 903 }	2	Kisten	Käse	—	79	10	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
11	{ B/C }	12595	1	Korb	Seife	—	79	11	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
12	B D	2489+2	1	Bündel	Säcke	—	29	12	{ Frankfurt a/M. Centralb., neuer Bahnhof H. L. }	Hess. Ludwigsb.	
13	B J W	727	1	Fass	Spirituosen	—	27	13	Zwolle	Niederländ. Stsb.	
14	B M	54	1	Ballen	Zwirn	—	16	14	Roisdorf	Linksrh. Köln	
15	C	—	1	Stab	Rundeisen	—	38	15	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
16	C F	819	1	Kiste	?	—	9,5	16	Plaue	„	
17	C F M	1537	1	Fass	saure Gurken	—	134	17	Magdeburg F. U.	K.E.-D.Magdeburg	{ bekl. Znaim-Lobositz
18	C J C	2150	1	Ballen	anschein. Leinen	—	12	18	Boppard	Linksrh. Köln	
19	{ C & L / D }	8089	1	Kiste	gefüllt	—	?	19	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
20	C M	580/94	15	Korbflaschen	—	—	—	20	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
21	C R	3291	1	Kiste	gefüllt	—	—	21	„	„	
22	C F	2376	1	Ballen	gefüllt	—	15	22	„	„	
23	D	—	3	Fässer	Seife	—	49	23	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
24	D	54	1	Ballen	Tabak	—	75	24	Mannheim	Badische Staatsb.	
25	D C	1401	1	Fass	Wein	—	86	25	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
26	D E	903	1	„	leer	—	30	26	Düren	Linksrh. Köln	
27	E O	125	1	Sack	Blutalbumin	—	48	27	Ehrenfeld	„	
28	E W	6227	1	Ballen	gefüllt	—	98	28	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
29	F	18412	1	Sack	?	—	?	29	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
30	F A	—	1	Kiste	Rosinen	—	20	30	Leipzig B. A.	K. E.-D. Erfurt	
31	F A H B	50	1	Koffer	gefüllt	—	37	31	Bonn	Linksrh. Köln	
32	F B	2884	1	Pack	?	—	52	32	Kaldenkirchen	„	
33	F D J W	5311	1	Kiste	?	—	160	33	„	„	
34	F G	1	1	Fass	leer	—	7	34	Niederolm St. V.	Hess. Ludwigsb.	
35	F G	15026	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	45	35	Hannover	K. E.-D. Hannover	
36	G B	2068	1	„	Webwaaren	—	96	36	Mannheim	Badische Staatsb.	
37	G D	2055	1	„	gefüllt	—	?	37	Münster a/St.	Linksrh. Köln	
38	G H	856	1	Fass	leer	—	33	38	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
39	G H	{ 3123 3124 3144 }	3	Kisten	Papier	—	562	39	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
40	G K	730	1	Kiste	?	—	?	40	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
41	G T P	266	1	Ballen	gefüllt	—	8	41	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
42	H B	150	1	Sack	Kartoffeln	—	68	42	Siegburg	Rechtsrh. Köln	
43	H E	52	1	Fass	Petroleum	—	?	43	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
44	H F	9422	1	„	Wein	—	46	44	Aachen	Linksrh. Köln	
45	H H C	247	1	Korb	Glaswaaren	—	8	45	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
46	H K	1675	1	Ballen	?	—	31	46	Groningen	Niederländ. Stsb.	
47	H M	2	1	„	Hosen	—	15	47	Düren	Linksrh. Köln	
48	H N	448	1	Kiste	Seife	—	20	48	Brüggen	K. E.-D. Hannover	
49	J &	448	1	„	leer	—	—	49	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
50	J K	4	1	„	gefüllt	—	25	50	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
51	J L	19	1	Fass	gefüllt	—	55	51	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	{ Roedelheim beschrieben.
52	J M	4205	1	Kiste	Käse	—	18	52	Köln Gereon	Linksrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	J M L	—	1	Korb	Käse —	50	53	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
54	K	—	1	Pack	1 Messlatte 2 Besen	3,5	54	Laskowitz	K. E.-D. Bromberg	
55	K W	1485	1	Kiste	gefüllt —	44	55	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
56	L M	—	2	Fässer	Bier (Faro) —	198	56	Hasselt	Grand Centr. Belge	
57	L R	8434	1	Kiste	Feuerzeug —	?	57	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
58	L S	13224	1	Ballen	Tuch —	43	58	Aachen	Linksrh. Köln	
59	M	13	1	Fass	Petroleum —	180	59	Frankfurt a/M. Centralb., neuer Bahnhof H. L.	Hess. Ludwigsb.	
60	M A B	12062	1	„	Bier —	—	60	Uerzig	Linksrh. Köln	
61	M H	—	1	—	Herdtheil —	7	61	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
62	MH	6524	1	Kiste	gefüllt —	24	62	„	„	
63	M M	2069	1	Ballen	Webwaaren —	94	63	Mannheim	Badische Stsb.	
64	MR A	—	1	Stück	Kupfer —	7,5	64	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
65	M Z	10988	1	Korb	leer —	6	65	Nördlingen	Württemb. Stsb.	
66	[illegible]	2	1	—	Verschlag, leer —	12	66	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	Schwanheim beschrieben.
67	O	1/3	2	Colli	6 Ofenroste —	12,5	67	Papenburg	Rechtsrh. Köln	
68	[illegible] O H	1072	1	Fass	leer —	20	68	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
69	O R	1	1	Kiste	gefüllt —	250	69	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	Wolfenbüttel bezettelt.
70	P	—	1	Collo	Ofentheil —	22	70	Hameln	K. E.-D. Hannover	
71	P B	1342	1 2	Sack —	? — lose Pläne —	11 8	71	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
72	P H	281	1	Kiste	gefüllt —	25	72	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
73	P W ll	1	1	Fass	ges. Felle —	?	73	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
74	R	38	1	Sack	Spunden —	38	74	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
75	R R	10094/95	2	Kisten	Käse —	91	75	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
76	S	—	1	—	Topf —	2	76	Gotha	„	
77	S	4	1	Koffer	Satzkoffer —	25	77	Erfurt	„	
78	S	1949	1	Kiste	Kartons —	17	78	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
79	S	2069	1	„	? —	14	79	Friedrichshafen	Württemb. Stsb.	
80	S H	10244	1	Fass	leer —	22,5	80	Hannover	K. E.-D. Hannover	
81	S O	1	1	Kiste	Aepfelschnitte —	14,5	81	Nordhausen	K.E.-D.Frankf a/M.	
82	S S	4844	1	Fass	gefüllt —	30	82	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
83	T	—	1	—	schmiedeeisernes Rohr, 4,09 m lang	54	83	Hochfeld Rh.	Rechtsrh. Köln	
84	T	1	1	Sack	gefüllt —	—	84	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
85	Th	184	1	Decke	— —	—	85	Leipzig	K. E.-D. Erfurt	
86	T M	11528	1	Fass	leer —	—	86	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
87	W C	1025	1	Korb	gefüllt —	15	87	Aachen	Linksrh. Köln	
88	W W	4483	1	Fass	leer —	15	88	Wanne	Rechtsrh. Köln	
89	X	4595	1	„	leer —	—	89	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
					B. Colli m. Adressen sign.					
90	Adr. Rossbach	—	1	Sack	Kartoffeln —	76	90	Aachen	Linksrh. Köln	
91	A. Mobius	—	1	Fass	Därme —	212	91	Frankfurt a/M. Westbahn G. E.	Hess. Ludwigsb.	Mülhaus.-Frankfurt beschrieb.
92	Bittel	—	1	Sack	Kartoffeln —	14	92	Mainz G. E.	„	Weisenau beschrieben.
93	Brenz	2926	1	Fass	leer —	34	93	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
94	F. Erich Erlangen	35526 40207 58743 29274 44394 13931 35693	7	Fässer	leer —	242	94	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
95	G. Hirschfeld	—	1	Gebinde	Spiritus —	161	95	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
96	Isenbeck	2929	1	Bierfass	leer —	27,5	96	Hamm	Rechtsrh. Köln	
97	L. Geiger	1990	1	Fass	leer —	26	97	Darmstadt	Main-Neckar-B.	
98	Weiss-heimer Andernach	—	1	Pack	Säcke —	100	98	Kreuznach	Linksrh. Köln	
					C. Colli m. Nummern sign.					
99	—	2	1	—	Decke —	—	99	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
100	—	III	1	Pack	leere Körbe —	21	100	Nordhausen	K.E.-D.Frankf a/M.	
101	—	III	6	—	eiserne Thüren —	132	101	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
102	—	15	1	—	neues leeres Fass —	5	102	Ochtmersleben	K.E.-D. Magdeburg	
103	—	423	2	Colli	Ofentheile —	14	103	Elgersburg	K. E.-D. Erfurt	
104	—	959	1	Fass	Wein —	?	104	Wellen	Linksrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Colli mit Figuren sign.					
105	weiss //	—	1	—	Ofenplatte —	—	105	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
106	rother Strich	—	3	Colli	Eisentheile —	6	106	Leipzig	K. E.-D. Erfurt	
107	× gelb	—	1	—	Ofendeckel —	0,75	107	„	„	
108	{ [illegible] }	4779	1	Korbflasche	gefüllt —	41	108	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
109	✻	{ 11560 11560½ }	2	Ballen	Federn —	41	109	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
					E. Colli ohne Signatur.					
110	—	—	2	—	eiserne Anker —	14	110	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
111	—	—	1	Ballen	leb. Bäume —	29	111	Rheine	Rechtsrh. Köln	
112	—	—	1	Sack	Betten und Kleidung	18	112	Kleinen	Mecklenb. Fr.-Frz.	bekl.: Wismar-Kleinen No. 313 (unabgefordert).
113	—	—	1	—	{ Bilderrahmen mit Glasscheibe }	0,5	113	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
114	—	—	16	—	Bretter, à 3—4 m lang —	104	114	Barnstorf	Rechtsrh. Köln	
115	—	—	1	Collo	Eisen —	1	115	Aix T.	Grand Centr. Belge	
116	—	—	1	Bund	Eisenstäbe —	12	116	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
117	—	—	1	—	Eisenplatte —	13	117	Salzgitter	Braunschweig.	
118	—	—	1	Collo	Eisentheile —	6	118	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
119	—	—	1	Fass	leer —	19	119	Niederolm St. V.	Hess. Ludwigsb.	
120	—	—	1	„	leer —	30	120	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
121	—	—	3	Fässer	leer —	90	121	„	„	
122	—	—	1	Bündel	Flachs (lose) —	14	122	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
123	—	—	5	—	Gartenhacken —	4	123	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
124	—	—	1	Pack	Häute —	51,5	124	Geilenkirchen	Linksrh. Köln	
125	—	—	1	—	kleine Handwinde —	15,5	125	Renningen	Württemberg. Stsb.	
126	—	—	1	—	Kalbfell, unverpackt	3	126	Cassel	K. E.-D. Hannover	
127	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	127	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
128	—	—	1	—	Kette —	—	128	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
129	—	—	1	—	Kloben —	19	129	Neubrandenburg	Mecklenb. Fr.-Frz.	anscheinend ein Pumpenrahmen.
130	—	—	1	Bund	Kübel —	7	130	Offenburg	Badische Stsb.	
131	—	—	2	Ringe	Nageldraht —	45	131	Remagen	Linksrh. Köln	
132	—	—	3	Stück	schmiedeeis. Platten	15	132	Lissa i/P.	K. E.-D. Breslau	
133	—	—	4	Säcke	leer —	4	133	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
134	—	—	6	Stück	Thonröhren —	250	134	Wolfenbüttel	Braunschweig.	
135	—	—	1	Schiebekiste	{ Wäsche, Strümpfe, Speck etc. }	8,5	135	Berlin	K. E.-D. Erfurt	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 1202.

Am 1. Januar k. J. tritt für den **Nassau-Böhmischen und Nassau-Bayerischen Verkehr** eine anderweite Instradirung in Kraft, über welche auf Verlangen unser Tarifbureau nähere Auskunft ertheilt.
Frankfurt a/M., den 20. Novbr. 1884. (2842)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Januar 1885 wird der Verkehr mit der an der Strecke Wernigerode-Ilsenburg gelegenen Haltestelle Drübeck auf die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ausgedehnt. (2843)
Magdeburg, den 21. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Ludwigsbahn. Am 15. d. Mts. ist zum Hessisch-Elsässischen Tarif vom 1. October 1881 (Südwestdeutscher Verband Heft 3) der IX. Nachtrag erschienen, welcher Frachtermässigungen des Spec. T. III enthält; derselbe ist soweit der Vorrath reicht von unserem Tarifbureau unentgeltlich zu beziehen.
Mainz, den 20. November 1884. (2844)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Die im **Verkehr zwischen den Hafenstationen Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn-), Brake, Elsfleth, Nordenhamm, Weener, Emden, Leer, Papenburg und Norden einerseits und Rheinisch-Westfälischen Stationen andererseits bestehenden** Ausnahmetarifsätze für die in den Ausnahmetarifen vom 1. März 1880 nicht besonders genannten Eisenwaaren des Specialtarifs I (Klasse 4 bezw. 3 der genannten Ausnahmetarife) finden vom 1. December d. J. ab auch auf **„Condensationsröhren, Reservoirs, eiserne Dampfkessel sowie Maschinentheile von Eisen oder Stahl, auch wenn nur die Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl bestehen"**, Anwendung.
Köln, den 19. November 1884. (2845)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Am 1. December d. J. wird die Station **Schalding** der Bayerischen Staatsbahn in den **Bayerisch-Sächsischen Verbandsgüterverkehr** einbezogen. Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.
Dresden, den 19. November 1884. (2846)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Sächsisch-Thüringischer Vieh- etc. Verkehr. Zu dem vom 1. März 1880 ab giltigen Verbandstarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt mit dem 1. December 1884 der Nachtrag IX in Kraft. Derselbe enthält anderweite bezw. neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Hof, Plauen i. V., Reuth, Schönberg und bezw. Adorf, Eger, Greiz, Oelsnitz i. V., Reichenbach i. V. und Weischlitz der Sächsischen Staatsbahn und ist von unseren betheiligten Expeditionen zu beziehen.
Erfurt, den 22. November 1884. (2847)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(als geschäftsführende Verwaltung).

Am 1. Januar fut. kommen in verschiedenen Relationen unseres **Local-Verkehrs** die Ausnahmefrachtsätze für Getreide aller Art, Malz, Mühlenfabrikate, Oelsamen, Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets, Steine, Kies und Erde etc. zur Aufhebung und treten an deren Stelle die regulären Frachtsätze der bezüglichen Specialtarife.
Ferner treten zur selben Zeit die für die Station Zittau der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Stettin-Schlesisch / Märkisch - Sächsischen Verbandsverkehre für Getreide aller Art etc. bestehenden Ausnahme-Frachtsätze ausser Kraft. — Nähere Auskunft ertheilt bis auf Weiteres unser Verkehrs-Bureau.
Berlin, den 17. November 1884. (2848)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der Königlichen General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 20. November 1884 erscheint der II. Nachtrag zu dem seit 15. October 1884 giltigen Ausnahme-Tarif für den directen Transport von

frischem Obst in vollen Wagenladungen à 10 000 kg zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Ungarischen Westbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Bromberg, Berlin und Erfurt andererseits, enthaltend Einbeziehung der Stationen Insterburg und Tilsit.

Exemplare des Nachtrags II können von unserer commerciellen Direction in Wien, sowie von der gesellschaftlichen Betriebs-Direction in Budapest direct oder im Wege der Verbandstationen bezogen werden.

Wien, am 8. November 1884. (2849)
Die General-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. An Stelle der im Centralblatte No. 123 fortl. No. 2821 Pos. 228 für Pflaumen etc. publicirten Refactie-Frachtsätze treten unter den gleichen Bedingungen nachstehende Frachtsätze in Kraft und zwar:

Von	nach	
	Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Dresden-Elbkai
	in Mark pro 100 kg	
Bosna-Brod, Brod, Samacz	4,16	4,51
Vrpolje	4,15	4,50
Vincovcé	3,81	4,16
Vucovar	3,81	4,16
India	4,01	4,36
Karlocza	3,80	4,15
Mitrowitz	4,08	4,43
Petervárad	3,77	4,12
Ruma	4,01	4,36
Szabadka	3,58	3,93
Ujvidék	3,75	4,10
Zimony	4,04	3,39
plus Schleppbahngebühr	0,10	—

Wien, am 20. November 1884. (2850)

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Im directen Verkehre zwischen Stationen des Directionsbezirks der Breslau-Freiburger Eisenbahn und

a) des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin (Tarife vom 1. Mai und 1. Juli 1881),
b) des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg (Tarif vom 1. August 1881)

findet vom 10. Januar 1885 die Beförderung von Gepäckstücken aller Art etc. auf Gepäckschein ohne Billetlösung, auch mit den Courier- und Schnellzügen, statt. Mit demselben Tage wird das zur Frachtberechnung heranzuziehende Minimalgewicht solcher Sendungen von 30 kg auf 20 kg herabgesetzt und der zu erhebende Mindestbetrag an Gepäckfracht auf 1 ℳ erhöht.

Breslau, den 21. November 1884. (2851)
Königliche Direction
der Breslau-Freiburger Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

V. Submissionen.

Die Lieferung von:
a) 30 Stück vierrädrigen Normal-Personenwagen III. Classe,
b) 5 Stück vierrädrigen Normal-Personenwagen IV. Classe,
c) 10 Stück vierrädrigen Normal-Gepäckwagen für Güterzüge,
d) 150 Stück vierrädrigen bedeckten Normal-Güterwagen und
e) 150 Stück vierrädrigen offenen Normal-Güterwagen

soll vergeben werden.

Termin:
Dienstag, den 16. December 1884.

Bedingungen gegen Einsendung von 7,5 ℳ (event. von 1,5 ℳ pro Exemplar für jede Wagengattung) vom unterzeichneten Büreau zu beziehen.

Hannover, den 22. November 1884. (2852)
Maschinentechnisches Büreau.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:

11 Normal-Güterzug-Locomotiven nebst Tendern und Reservestücken nach Blatt 13 der Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen und
4 dreiachsigen Normal-Tender-Locomotiven und Reservestücken

soll im Wege des öffentlichen Verdings vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sowie die Zeichnungen liegen auf dem diesseitigen maschinentechnischen Bureau zur Einsicht aus und können diese Bedingungen sowie die Zeichnung der Tender-Locomotive gegen Erstattung der Druckkosten ad 2,50 ℳ von daher bezogen werden.

Anerbieten sind bis spätestens den 7. December, Abends, mit der Aufschrift „Verding von Locomotiven“ portofrei an unser maschinentechnisches Bureau, Domhof 48 hierselbst, einzureichen.

Die Eröffnung derselben findet am 8. December, Vormittags 10 Uhr, in dem genannten Bureau statt.

Köln, den 21. November 1884. (2853)
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Die Lieferung von:
a) 758 Stück Satzachsen,
b) 1 516 Stück Tragfedern und
c) 1 875 Stück Spiralfedern

für Personen- und Güterwagen soll vergeben werden.

Termin:
Montag, den 15. December 1884.

Bedingungen gegen Einsendung von 1,50 ℳ für die Achsen, bezw. 1,50 ℳ für die Federn vom unterzeichneten Büreau zu beziehen.

Hannover, den 22. November 1884 (2854)
Maschinentechnisches Büreau.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Eisenbahn-Oberbau-Materialien. Die auf verschiedenen Bahnhöfen im Bezirke des unterzeichneten Betriebsamtes lagernden alten Oberbau-Materialien sollen verkauft werden und können die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der zu veräussernden Materialien in unserer Canzlei eingesehen und auf frankirtes Ersuchen sowie gegen Einsendung von 50 ₰ von derselben bezogen werden.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen ist, sind verschlossen mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf alter Oberbau-Materialien“ bis zum 14. December cr. an das unterzeichnete Betriebsamt einzusenden.

Die Eröffnung findet am folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt.

Aachen, den 13. November 1884. (2855)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.







Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 94. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. November 1884.

Das Kranken-Versicherungsgesetz in der Anwendung auf die Eisenbahnen.

Mit dem 1. December tritt das erste der socialpolitischen Gesetze, welche wir der Kaiserlichen Botschaft vom 17. November 1881 und den auf sie gegründeten gemeinschaftlichen Arbeiten des Deutschen Bundesraths und Reichstags verdanken, das Gesetz über die Krankenversicherung der Arbeiter in Kraft. Unter allen Arbeitgebern, welche dem Gesetz unterworfen sind, stehen die Deutschen Eisenbahnverwaltungen, sowohl was die Zahl der von ihnen beschäftigten versicherungspflichtigen Personen, als was die Bedeutung für das wirthschaftliche Leben der Nation betrifft, in erster Reihe. Von den innerhalb Deutschlands im Jahre 1882 im Eisenbahndienst beschäftigten 303 761 Personen sind nach ungefährer Schätzung nicht weniger als 250 000 versicherungspflichtig. Der von den Verwaltungen aus Betriebsfonds zu zahlende Zuschuss wird bei der Annahme eines Beitrags der Mitglieder in Höhe von 2 pCt. ihres Diensteinkommens voraussichtlich jährlich etwa 1 500 000 ℳ betragen, während die Gesammtaufwendung für die Krankenversicherung bei den Eisenbahnen die Höhe von 4 500 000 ℳ erreichen wird.

Diese Zahlen sowohl, wie die ausserordentliche Bedeutung der neuen segensreichen Einrichtung für das Eisenbahnwesen rechtfertigen gewiss eine besondere Betrachtung und Erörterung der aus der Anwendung des Gesetzes speciell auf das Eisenbahnwesen sich ergebenden zahlreichen Fragen und Folgerungen. Obgleich in diesem Augenblick wohl bei sämmtlichen Verwaltungen die Statuten für die neuen bezw. umgestalteten Krankenkassen bereits in allen wesentlichen Punkten festgestellt und von den Aufsichtsbehörden schon genehmigt sein oder denselben zu diesem Zwecke vorliegen werden, so hoffen wir, wenn auch vor Thoresschluss, dennoch nicht zu spät zu kommen, da die meisten Fragen, die wir anregen und besprechen wollen, ihre endgültige Lösung erst durch eine längere Praxis finden können.

Wir setzen im Folgenden die Bestimmungen des Gesetzes selbst als bekannt voraus, wir nehmen ferner an, dass keine grössere Eisenbahnverwaltung mit selbstständigem Betrieb beabsichtigt, ihre versicherungspflichtigen Bediensteten an eine Ortskrankenkasse oder gar an eine Gemeindeversicherung zu verweisen, sondern dass eine jede bestrebt sein wird, für ihren Bezirk eine eigene Betriebs-Krankenkasse im Sinne des § 60 des Gesetzes zu errichten.

Die erste der Lösung bedürftige Frage ist die nach dem Umfang der Mitgliedschaft. Das Gesetz bezeichnet als versicherungspflichtig alle beim Eisenbahnbetriebe gegen Gehalt oder Lohn beschäftigten Personen, sofern nicht die Beschäftigung ihrer Natur nach eine vorübergehende oder durch Arbeitsvertrag im Voraus auf einen Zeitraum von weniger als einer Woche beschränkt ist.

Ob der Eisenbahnbetrieb hier in dem vielumstrittenen Sinne des Haftpflichtgesetzes oder in der ganz allgemeinen Bedeutung des Eisenbahnwesens als eines besonderen Erwerbszweigs gemeint ist, darüber ist weder aus dem Gesetz selbst noch aus seinen Motiven irgend etwas zu entnehmen. Nach denselben ist allerdings als Eisenbahn im Sinne des Gesetzes „jede grössere dem Verkehr dienende gewerbliche Anstalt zum Transport von Personen oder Sachen auf Schienenwegen“ bezeichnet, aber dadurch ist die Frage noch nicht beantwortet. Nach der Anmerkung in Woedtke's Commentar zu unserem Gesetz,*) sollen als beim Eisenbahnbetriebe beschäftigt alle Arbeiter zu betrachten sein, welche mittelbar oder unmittelbar bei demselben betheiligt sind. Man kann hiernach noch immer zweifeln, ob beispielsweise die zahlreiche Classe der bei der Bahnunterhaltung und in den Büreaus beschäftigten Personen dem Versicherungszwange unterliegen. Indessen entspricht es gewiss dem Geiste des Gesetzes, welches in möglichst umfassender Weise alle arbeitenden Classen gegen die aus Krankheit entspringende Noth schützen will, dass man die Versicherungspflicht nicht auf die beim Eisenbahnbetrieb Beschäftigten beschränkt, sondern auf alle im Eisenbahndienst Stehenden ausdehnt.

So hat auch die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung die Sache aufgefasst, welche in ihrem musterhaft gearbeiteten Normalstatut (Eisenbahn-Verordnungsblatt No. 9 von 1884) die Versicherungspflicht auf alle im Bezirk der einzelnen Eisenbahnbehörden beschäftigten Personen ausdehnt und ausdrücklich auch das Personal der Büreaus der Eisenbahndirectionen derselben unterwirft.

Betriebsbeamte sollen der Versicherungspflicht nur unterliegen, wenn ihr Arbeitsverdienst an Lohn oder Gehalt $6\frac{2}{3}$ ℳ für den Arbeitstag nicht übersteigt. Aus den Motiven

*) v. Woedtke, Reichsgesetz, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter. Berlin und Leipzig. Verlag von Guttentag. Anm. 11 zu § 1.

zum Unfallversicherungsgesetz, welches eine ganz anologe Bestimmung aufgenommen hat, ist zu entnehmen, dass hiermit ein Gesammtverdienst an Gehalt oder Lohn von jährlich 2000 *M.* gemeint ist, indem das Jahr überall im Gesetz zu nur 300 Arbeitstagen angenommen wird. Nach dem Wortlaut des Gesetzes müsste man bei Beamten, welche ihr Einkommen regelmässig auch für Sonn- und Festtage beziehen und auch an diesen zu arbeiten verpflichtet sind, so oft und so lange es verlangt wird, für die versicherungspflichtige Grenze des Diensteinkommens $365 \times 6^2/_3 = 2430$ *M.* annehmen. Man kann indessen unbedenklich alle mit einem Einkommen von mindestens 2000 *M.* bedachten Beamten aus der Krankenversicherung auslassen, da die Aufsichtsbehörden jene Bestimmung nicht anders werden auslegen dürfen.

Schwieriger ist die Unterscheidung, ob Jemand als Betriebsbeamter zu betrachten oder nicht. Handelte es sich nur um den staatsrechtlichen Begriff des Beamten, so würde die Anstellungsverfügung wohl entscheidend sein. Hier sind aber auch Privatbeamte gemeint. Wir glauben, dass die Beamteneigenschaft im Sinne dieses Gesetzes Jedem zukommt, der mit festem Jahresgehalt oder doch mit fixirter Monatsremuneration, welche unabhängig von der Zahl der wirklichen Arbeitstage gewährt wird, in einer bestimmten dienstlichen Stellung beschäftigt wird. Das Gesetz legt offenbar das Hauptgewicht nur auf den Bezug eines festen, von den Schwankungen des Arbeitsverdienstes unabhängigen Mindesteinkommens von 2000 *M.*

Practisch wird die Frage für die Eisenbahnverwaltungen schwerlich von grosser Bedeutung sein, denn nach § 3 des Gesetzes Abs. 1 sind alle in Betriebsverwaltungen des Reichs oder eines Bundesstaats mit festem Gehalt angestellten Beamten dem Versicherungszwang überhaupt nicht unterworfen und die Privatbahnen werden sicher allen ihren fest angestellten Beamten, also auch denen mit geringerem Gehalt als 2000 *M.*, die Zusicherung der Fortzahlung des Gehalts im Krankheitsfalle für mindestens 13 Wochen unter der Bedingung ertheilen, dass dieselben ihre Befreiung von der Versicherungspflicht beantragen, worauf diese Befreiung dann nach Abs. 2 § 3 des Gesetzes eintritt.

Zu bedauern ist, dass das Gesetz diese Befreiung von dem ausdrücklichen Antrag der Versicherungspflichtigen abhängig gemacht und dieselbe nicht als eine unmittelbare Folge der Zusicherung über die Fortzahlung des Gehalts bezw. Lohnes in Krankheitsfällen ausgesprochen hat. Es tritt hierdurch nämlich für die Eisenbahnverwaltung — und jeden anderen Arbeitgeber — die Nothwendigkeit ein, die gedachte Zusicherung ausdrücklich an die Bedingung zu knüpfen, dass der Befreiungsantrag gestellt wird. Geschieht dies nicht, wird die Zusicherung bedingungslos ertheilt, so liegt der eigenthümliche Fall vor, dass der betreffende Beamte oder Arbeiter als beitrittspflichtig zur Krankenkasse veranlagt werden, und dass der Arbeitgeber daher für ihn die Hälfte des Krankenkassen-Beitrags zahlen muss, obgleich er in Erkrankungsfällen ausserdem zur Fortleistung des Gehalts oder Lohns auf 13 Wochen verpflichtet ist und obgleich folglich der Kranke alsdann aus der Krankenkasse kein Krankengeld, sondern nur freie ärztliche Behandlung und Arznei erhält.

Die Sache wird noch verwickelter dadurch, dass zweckmässiger Weise regelmässig nach den Statuten der Betriebs-Krankenkassen die Berechtigung des Beitritts zu derselben auch allen nicht beitrittsverpflichteten im Dienst des Arbeitgebers stehenden Personen zugestanden werden wird, um ihnen für einen verhältnissmässig geringen Beitrag die Wohlthat freier ärztlicher Behandlung und freier Arznei sowie des Sterbegeldes zu ermöglichen.

Diesen freiwilligen Beitritt wird man namentlich auch den Beamten freihalten müssen, welche eben ihre Befreiung von der Verpflichtung des Beitritts beantragt haben, um der Fortzahlung des Gehalts oder Lohns in Erkrankungsfällen sicher zu sein. Es wird daher der Fall eintreten, dass ein Bediensteter vielleicht in einem Schriftstück seine Befreiung von der Verpflichtung des Beitritts zur Krankenkasse und gleichzeitig seine Zulassung und Veranlagung zur Krankenkasse als beitrittsberechtigtes Mitglied beantragt.

Der Gesetzgeber hat dieses verwickelte und schwer verständliche Verhältniss kaum beabsichtigt. Den Anforderungen des Gesetzes ist aber nur so zu genügen.

Empfehlen wird es sich für die Eisenbahnverwaltungen, wenn sie die Zusicherung der Fortzahlung des Diensteinkommens in Erkrankungsfällen wenigstens auf 13 Wochen hinaus nicht nur an die mit festem Gehalt angestellten Beamten, sondern auch an das gegen fixirte Diäten oder Remunerationen beschäftigte Personal zu ertheilen, da dasselbe seiner socialen Stellung nach vielfach nicht wohl als im Arbeiterverhältniss stehend betrachtet werden kann und demselben nach der herrschenden Praxis ohnehin in Erkrankungsfällen das Diensteinkommen nur im Wege der Kündigung entzogen zu werden pflegt.

Die Preussische Staatsbahnverwaltung erklärt in Uebereinstimmung hiermit auch die gegen fixirte Bezüge beschäftigten Beamten und in Beamtenfunctionen beschäftigten Personen für nicht beitrittsverpflichtet.

Die Höhe der Beiträge der Mitglieder wird sich ganz nach dem Umfang der Kassenleistungen richten. Nach den bisher bei den Eisenbahn-Krankenkassen gemachten Erfahrungen genügt ein Gesammtbeitrag von 2 pCt. des Lohns — wobei für Accordarbeiter stets ein bestimmter Tagelohnsatz zu Grunde gelegt wird — reichlich, um die freie ärztliche Behandlung für die Person des Erkrankten ohne Arznei, das Krankengeld von ungefähr der Hälfte des Tagelohns — Beides selbst bis zur Dauer eines Jahres — und ein mässiges Sterbegeld von 50—70 *M.* zu sichern. Eine uns bekannte Kasse, welche sämmtliche im Arbeiterverhältniss stehenden Personen aller Kategorien umfasste, und allerdings von den nur vorübergehend beschäftigten Arbeitern 3 pCt. Beitrag erhob, gewährte bei solcher Normirung der Beiträge und Leistungen ohne jeden Zuschuss der Verwaltung bisher sogar gelegentlich Ueberschüsse, welche dem Arbeiter-Pensionsfonds zu Gute kamen.

Hiernach werden sich die gesetzlichen Mindestleistungen der Krankenkasse, bei welchen nur noch die freie Arznei hinzutritt, mit dem im Gesetz als Regel vorgesehenen Beitrage von 1½ pCt. seitens der Arbeiter + ¾ pCt. seitens des Arbeitgebers = 2¼ pCt. des Gesammtverdienstes reichlich decken lassen.

Die Preussischen Staatsbahnen erheben nach ihrem Normalstatut, welches, wie wir noch sehen werden, in vielfachen Beziehungen über die gesetzlichen Mindestleistungen hinausgeht, einen Gesammtbeitrag von 3 pCt. des Diensteinkommens, wovon die Verwaltung bei den verpflichteten Mitgliedern $^1/_3$, also 1 pCt. des Diensteinkommens beizusteuern hat. So viel bekannt, hat das erste Vierteljahr der am 1. Juli ins Leben getretenen Kassen befriedigend abgeschlossen.

Bei den Vorschriften über die Berechnung des Krankenkassenbeitrages muss eine aus den eigenthümlichen Verhältnissen des Eisenbahnwesens hervorgehende Abweichung des Lohnverfahrens beachtet werden. Da der eigentliche Betriebsdienst nämlich auch an den Sonn- und Festtagen keine Unterbrechung erleidet, sogar bekanntlich bei den Gewöhnungen unseres Publikums an diesen Tagen besonders angestrengt zu sein pflegt, so erhalten die in diesem Dienst beschäftigten Personen, namentlich die Bremser, Heizer, Weichensteller, Bahnwärter, Bahnhofsarbeiter und viele andere, wie sie an den Sonntagen arbeiten müssen, auch an diesen Tagen ihren Lohn und derselbe wird ihnen nach allgemeinem Brauch auch für die nach der Diensteintheilung regelmässig theilweise oder ganz dienstfreien Tage gewährt. Für diese Kategorien wird also der Beitrag von derjenigen Summe zu erheben sein, welche sich aus der Multiplikation des Tagelohns mit der Zahl der in die Lohnperiode überhaupt fallenden Tage ergiebt, während bei den übrigen Arbeitern dieser Berechnung nur die Zahl der in die Lohnperiode fallenden Arbeitstage zu Grunde zu legen ist.

Den wichtigsten Punkt der ganzen Einrichtung bilden jedenfalls die Bestimmungen über die Kassenleistungen, namentlich da gerade hier das Gesetz der freien Selbstbestimmung der Arbeitgeber und bezw. der Kassenvertretungen den weitesten Spielraum lässt.

Es werden im Bereich der Eisenbahnen schwerlich viele Krankenkassen errichtet werden, welche sich lediglich auf die gesetzlichen Mindestleistungen beschränken. Die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung ist in dieser Richtung kühn vorangegangen. Nur bezüglich der Höhe des Krankengeldes hat sie das Mindestmass eingehalten. Dagegen gewährt sie die freie ärztliche Behandlung nicht nur den Mitgliedern, sondern auch den nicht selbstständig erwerbsfähigen Familienmitgliedern, für welche ausserdem auch die Hälfte der Kosten der erforderlichen Arznei und der ärztlichen Hülfsmittel von der Kasse getragen wird.

Die Ausdehnung der freien ärztlichen Behandlung auch auf die Familien-Angehörigen ist eine bei zahlreichen im Bereich der Preussischen Staatsbahnen schon früher bestandenen Krankenkassen bewährte Einrichtung. Sie gewährt den wirthschaftlichen Vortheil, dass der Arzt des Mannes gleichzeitig der Arzt der Familie ist. Erfahrungsmässig begnügen sich die Aerzte mit einem an sich bescheidenen Honorar für die Mitbehandlung der Familie, weil hier die Menge der Behandelten doch ein insbesondere für die jüngeren Aerzte höchst wünschenswerthes Fixum zu Stande bringt, welches von der Zahlungsfähigkeit der Behandelten völlig unabhängig ist. Gerade dieser Punkt ist für den Arzt von äusserster Wichtigkeit; Klagen über die grossen Verluste, welche die Ausübung der ärztlichen Praxis in den ärmeren Classen bringt, kann man von jedem Arzt hören. Derselbe ist denen gegenüber, die keine Zahlung leisten, völlig hülflos, da er doch seine Dienste nicht von der vorherigen Bezahlung abhängig machen kann und nachher selbst mit der Klage nicht nur nichts ausrichtet, sondern sogar die Kosten hinterdrein wirft.

Dieser Zustand macht nun umgekehrt für den Arbeiter die Erlangung ärztlicher Hülfe schwierig; auch der ordentliche gewissenhafte Arbeiter wird wegen der grossen Kosten den Arzt nur in den dringendsten Fällen, oft genug erst, wenn es zu spät

ist, zu Rathe ziehen! Ganz besonders schwierig ist die Lage der zahlreichen Arbeiter, welche in abgelegenen Orten, weit entfernt von der Arbeitsstelle wohnen. Gerade solche Arbeiter sind im Eisenbahndienst besonders zahlreich. Selbst in gut bevölkerten Gegenden wohnt der Bahnhofs- und namentlich der Streckenarbeiter stundenweit von der Bahn und dem nächsten ärztlichen Wohnsitz entfernt. So wenig wünschenswerth dies für die Leistungsfähigkeit des Arbeiters ist, so wenig lässt es sich hindern, wenn man nicht den Lohn erhöhen oder kostspielige Dienstwohnungen erbauen will. Da ist nun die freie ärztliche Behandlung auch für die Familie fast eine Nothwendigkeit.

Wie dringend wünschenswerth es ist, dass das ärztliche Auge hin und wieder in die Familie des Arbeiters dringt, auch abgesehen von schweren Krankheitsfällen, das weiss jeder, der einige Kenntniss der wahrhaft verderblichen Neigungen der Arbeiterbevölkerung in sanitärer Beziehung hat. Ueberhitzung der Räume und vor Allem ein wahrer Abscheu vor frischer Luft und offenen Fenstern ist nur eine von den vielen Wahrnehmungen die sich fast bei jedem Besuch einer Arbeiterwohnung wiederholen. Dem ärztlichen Auge wird sich in solchen Dingen noch ungleich mehr aufthun, als dem des Laien. Wie manches Uebel kann in der Entstehung nur von ihm wahrgenommen und beseitigt werden! Und für alle diese Dinge helfend und rathend einzuschreiten, dazu hat der Arzt erst einen Beruf und eine Legitimation, wenn er nicht nur Arzt des Mannes, sondern auch der der Familie ist. Oft zwar wird der Arbeiter den Arzt, der ihn selbst in Krankheitsfällen zu behandeln hat, auch für Krankheiten der Familie ohnehin zu Rathe ziehen, aber für die beschriebenen allgemeinen Gesichtspunkte wird der Arzt erst dann ein wirklich lebhaftes Interesse gewinnen, wenn er weiss, dass er ein für allemal der sicher bezahlte Familienarzt ist.

Was nun diese Bezahlung anlangt, so sind die Durchschnittsforderungen mässig: im Ganzen wird für die Behandlung des Arbeiters bisher ein Durchschnittshonorar von 4—6 *M.* gezahlt sein, welches sich für die Mitbehandlung der Familie auf 8—12 *M.* erhöhen wird. Wenigstens ist unseres Wissens der Satz von 9 *M.* für die Familie von verschiedenen Bezirksvereinen der Aerzte als das bei den Krankenkassen zu erhebende Durchschnittshonorar bezeichnet worden.

Wir halten hiernach die Ausdehnung der freien ärztlichen Behandlung auf die Familie des Arbeiters für eine grosse segensreiche Wohlthat, welche kein Arbeitgeber in das Statut aufzunehmen versäumen sollte. Es wird dadurch auch sehr wirksam das leider recht häufige und gewiss fast immer unbegründete, auf thörichtem Vorurtheil beruhende Misstrauen bekämpft werden, mit dem in den Kreisen der Arbeiter vielfach der Kassenarzt betrachtet wird.

Bedenklicher scheint uns die von den Preussischen Staatsbahnen angenommene Uebernahme der Hälfte der Arzneikosten, welche für die Familie erwachsen. Nicht nur entsteht hierdurch eine sehr erhebliche Verwaltungsarbeit, da die Arznei, um die Sache nicht noch mehr zu verwickeln aus der Casse voll bezahlt und die Hälfte demnächst von dem Kassenmitglied durch Lohnabzug wieder eingezogen werden muss. Schlimmer als dies ist aber der zu fürchtende Umfang, der in Folge dessen in dem Arzneiverschreiben eintreten wird. Es ist ja allbekannt, wie ausserordentlich wenig specifisch wirksame Arzneimittel es giebt. Die jetzige ärztliche Kunst beruht in weit höherem Grade auf der Möglichkeit, durch diätetische und physische Verhaltungsmassregeln, durch unmittelbare operative Eingriffe zu wirken, als auf der, durch Arzneien die Krankheit zu beseitigen. In den bei Weitem meisten Fällen dient die Arznei nur dazu, ut tandem aliquid fieri videatur. In der That wird der Arzt ohne Gefahr für das Vertrauen auf seine Kunst das Krankenbett des gemeinen Mannes nicht verlassen können, ohne etwas „verschrieben“ zu haben; aber ehrliche Aerzte gestehen, dass die Arznei meist ziemlich einflusslos auf den Verlauf der Krankheit ist und viel mehr zur Beruhigung des Kranken und seiner Angehörigen als zur wirklichen Heilung dient.

Schon aus diesem Grunde müsste mit allen Kräften auf einen möglichst eingeschränkten Gebrauch der Arzneien gewirkt werden. Besonders bedenklich ist es aber, dass die Zubereitung der Arzneien einen ganz unverhältnissmässigen Kostenaufwand erfordert. Die Höhe der Apotheker-Rechnungen ist sprichwörtlich und das Missverhältniss zwischen den Beschaffungskosten des eigentlich wirksamen Inhalts und den für Zubereitung, unwesentliche Zusätze, Verpackung und dergleichen erhobenen schliesslichen Arzneikosten ist ein sehr erhebliches. Leider sind die meisten Aerzte, namentlich auf dem Lande und in den kleinen Städten, von den Apothekern, welche ihnen mehr Kunden zuführen als umgekehrt, nicht ganz unabhängig und verrathen die Neigung, mehr und kostspieligere Arzneien zu verschreiben, als nothwendig. Hier wird daher grosse Aufmerksamkeit Seitens der Krankenkassen-Verwaltungen nöthig sein; nicht nur müssen die mit den Aerzten zu schliessenden Verträge die Beschränkung der zu verschreibenden Arzneien auf das dringend nothwendige Mass einschärfen, nicht nur müssen mit den Apothekern selbst Verträge geschlossen werden, durch welche dieselben Rabatt gewähren; es wird sich auch ausserdem empfehlen, einem anzustellenden besonderen Vertrauensarzt neben anderen Verpflichtungen auch die aufzuerlegen, die zur Anweisung gelangenden Arzneirechnungen und Recepte bez. die Ansätze und Preise probeweise zu prüfen.

Die Höhe des Krankengeldes muss nach dem Gesetz mindestens auf die Hälfte, kann aber auch bis zur Höhe von ¾ des durchschnittlichen Tagelohns festgesetzt werden. Wir sind der Ansicht, dass die Festsetzung auf die Hälfte dem wirklichen Bedürfniss entspricht. Durch ein höheres Krankengeld wird die immerhin vorhandene und durch keine Controlvorschriften zu beseitigende Gefahr von Simulationen vergrössert, zumal Doppelversicherungen nach dem Gesetz nicht ausgeschlossen und schwer controlirbar sind. Das Krankengeld soll seiner Bestimmung nach nur einen Nothpfennig gewähren, gegen Mangel schützen. Bei einer Normirung auf ¾ liegt schon ein grosser Reiz zu unnöthiger oder gar betrügerischer Krankmeldung vor, denn der feiernde Arbeiter braucht für seine Person weniger, als der 10 Stunden Arbeitende und so kann der Feiernde mit ¾ Tagelohn fast eben so gut leben, wie der Arbeitende mit dem vollen.

Anders liegt die Sache bei der Frage nach der Dauer der Kassenleistungen von dem Tage der Erkrankung ab. Uns erscheint die gesetzliche Mindestfrist von 13 Wochen zu gering. Glücklicherweise bleibt die grösste Mehrzahl der Erkrankungen hinter dieser Dauer erheblich zurück. Wo aber ein schweres Leiden sie übersteigt, wird die weitere Hülfe der Krankenkasse um so weniger versagt zu werden brauchen, als der Fall selten vorkommt und auch nach Ablauf von 13 Wochen sich noch keineswegs mit Sicherheit wird behaupten lassen, dass Heilung ausgeschlossen. Viele leider häufige Krankheiten haben einen schleichenden Verlauf, ohne dass die Hoffnung der Heilung aufzugeben ist. Uns erscheint daher der Zeitraum von 26 Wochen als der für die Gewährung der Kassenwohlthaten geeignetste. Daneben kann in Fällen besonderer Bedürftigkeit und Würdigkeit die ausnahmsweise Ausdehnung der Kassenleistungen bis zur Dauer eines Jahres in das Ermessen des Kassenvorstandes gelegt werden.*)

Die bedenklichste Bestimmung des ganzen Gesetzes ist unseres Erachtens die des § 28, wonach Kassenmitglieder, welche erwerbslos werden, für die Dauer der Erwerbslosigkeit, jedoch höchstens für 3 Wochen, ihre Ansprüche auf die gesetzlichen Mindestleistungen der Kasse behalten sollen. Auf den ersten Blick zwar erscheint der Zeitraum von 3 Wochen sehr kurz und angemessen festgesetzt. Zweifellos bedeutet aber diese Frist von 3 Wochen nur so viel, dass die Erkrankung des erwerbslos Gewordenen spätestens innerhalb der nächsten 3 Wochen nach dem Beginn dieses Zustandes eintreten muss, um ihm dann den Anspruch zu sichern auf die gesetzlichen Mindestleistungen der Kasse, d. h. also auf den Bezug von Krankengeld, freier ärztlicher Behandlung und Arznei während voller 13 Wochen vom Tage der Erkrankung ab! Es kann also der Fall eintreten, dass ein Arbeiter heute in Arbeit tritt, nach 3 Wochen wegen Faulheit entlassen wird, am 21. Tage nach der Entlassung erkrankt und nun auf volle 13 Wochen der Krankenkasse zur Last liegt. Auf diese Weise kann ein Vagabund durch häufigen Wechsel der Arbeitsstelle mit einem Minimum von Arbeitsleistung sich jahrelang eine wenigstens vor Mangel geschützte Existenz sichern, namentlich wenn er es etwa versteht, einzelne für die ärztliche Diagnose schwer erkennbare Leiden — wie Rheumatismus u. dgl. — zu erheucheln.

Solchem möglichen Missbrauch zu steuern, wird eine der dringendsten Aufgaben in der praktischen Handhabung der Kassenverwaltung sein. Als bestes Mittel dagegen wird es sich empfehlen, dass bei der Annahme von Arbeitern seitens der nächsten Vorgesetzten — Bahnmeister, Stationsvorsteher, Werkmeister u. s. w. — sorgfältig verfahren und nur solche Leute zu dauernder Beschäftigung angenommen werden, welche ihre Gesundheit durch bahnärztliches Attest darthun. Für den Bahnarzt wird bei Krankmeldung kürzlich entlassener Personen doppelte Vorsicht nothwendig sein und sich hier, wie in allen Fällen, welche den Verdacht der Simulation erwecken, das persönliche Eingreifen der Vorstandsmitglieder durch Beobachtung des häuslichen und ausserhäuslichen Verhaltens der Erkrankten als höchst werthvoll erweisen. Sehr zweckmässig ist in dieser Beziehung die Bestimmung des Normalstatuts der Preussischen Staatsbahnen, dass jedem Vorstandsmitgliede und Vertreter zur Generalversammlung das Recht zusteht, sich durch Krankenbesuche von dem Gesundheitszustande der als krank gemeldeten Personen zu überzeugen, und dass der Vorstand, wenn ein Bedürfniss hierzu vorliegt, geeignete Kassenmitglieder mit der Controle erkrankter Personen beauftragen kann.

---

*) Es ist allerdings nicht ganz zweifellos, ob die ausnahmsweise Gewährung von Wohlthaten nach dem Ermessen des Kassenvorstands im Geiste des Gesetzes ist. Doch ist die hier vorgeschlagene Bestimmung in einem uns bekannten Falle von der höheren Verwaltungsbehörde genehmigt.

Die Höhe des Sterbegeldes muss nach dem Gesetz in einem Vielfachen des ortsüblichen Tagelohns gewöhnlicher Tagearbeiter festgesetzt werden. Diese Bestimmung ist für die Eisenbahn-Krankenkassen, deren Bezirk sich regelmässig auf eine grössere Anzahl von Stationen mit oft sehr verschiedenen Durchschnittslöhnen erstreckt, in sofern unbequem, als danach auch auf den verschiedenen Stationen verschiedene Sterbegelder gezahlt werden müssen. Auch trägt die gesetzliche Bestimmung dem Umstand nicht Rechnung, dass die meisten bisherigen Krankenkassen das Sterbegeld nach dem Lohnsatze des Verstorbenen abgestuft gewährten. Es steht indessen nichts im Wege, eine solche Abstufung auch jetzt dadurch herbeizuführen, dass man je nach der Höhe des Lohnsatzes das Sterbegeld auf das 20-, 30- oder 40fache des ortsüblichen Tagelohnsatzes festsetzt.

Die Preussischen Eisenbahn-Normalstatuten gewähren, der durch § 22 Abs. 7 des Gesetzes ertheilten Ermächtigung entsprechend, ein Sterbegeld von $^{2}/_{3}$ des normalen beim Tode der Ehefrau und von $^{1}/_{3}$ beim Tode des Kindes eines Mitglieds, eine gewiss sehr wohlthätige Erweiterung der gesetzlichen Mindestleistungen, da die Verhältnisse der arbeitenden Bevölkerung bei eintretendem Todesfall in der Familie nach meist vorhergegangener langwieriger Krankheit die Erschwingung der für die Beerdigung nothwendigen Kosten oft schwierig machen.

Sehr radicale Abweichungen von den meisten Statuten der bisherigen Krankenkassen, soweit sie nicht auf der Grundlage der Selbstverwaltung als freie Hülfskassen organisirt waren, bringt das Gesetz in Bezug auf die Betheiligung der Mitglieder an der Kassenverwaltung. Dieselbe wird durch einen von der Generalversammlung der Mitglieder gewählten Vorstand geführt, zu welchem auch der Betriebsunternehmer ein Mitglied und zwar den Vorsitzenden ernennt.

Wir sind überzeugt, dass dies wichtige Recht vollkommen genügen wird, um der Stimme des Betriebsunternehmers das wünschenswerthe Gewicht zu verschaffen und etwaige socialdemokratische Gelüste, wie sie seitens der von den Mitgliedern gewählten Vorstandspersonen etwa in die Verwaltung getragen werden möchten, völlig fern zu halten. Wir glauben, dass die durch diese Einrichtung gegebene nothwendige Berührung zwischen den leitenden Beamten der Verwaltung und den aus dem Kreise der Arbeiter gewählten Vorstandsmitgliedern sich sehr segensreich zeigen wird. Der freie Meinungsaustausch wird manche Missverständnisse beseitigen, er wird dazu führen, die bestehenden Gegensätze auszugleichen und bei dem verständigen Theile der Arbeiter die Ueberzeugung zu befestigen, dass auch bei den leitenden Kräften der Verwaltung der Wunsch und der Wille, für das Beste der Arbeiter das Mögliche zu thun, vorhanden ist. Der vielfach hervortretende bureaukratische Zug der Eisenbahnverwaltungen wird durch diese Berührungen eine sehr zweckmässige Milderung erfahren und beide Theile werden sich gut dabei stehen. Die gewählten Vorstands-Mitglieder werden sich durch sorgfältige Controle etwaiger Simulanten, durch Rathschläge, die aus der unmittelbaren Anschauung der Verhältnisse der Arbeiter geschöpft sind, und durch freimüthige Aeusserung über etwa zu Tage getretene Missstände nützlich machen.

Eine eigenthümliche Schwierigkeit ist bei der Veranstaltung der nothwendigen Wahlen wieder für die Eisenbahnen zu überwinden: die Verbreitung der Kassenmitglieder über einen grossen, vielleicht aus hunderten von Ortschaften bestehenden Bezirk, der sich auf mehrere Provinzen und häufig genug Staaten erstreckt. Hier bleibt natürlich nichts übrig, als mehrere Wahlbezirke zu bilden, in deren jedem eine Anzahl von Vertretern zur Generalversammlung gewählt wird. Natürlich wird man mehrere Stationen zu einem Wahlbezirk vereinen, und es wird dabei den ausserhalb des Wahlorts Wohnenden überlassen bleiben müssen, ob sie Zeit und Geld zur Reise nach dem Wahlort, die man übrigens durch Gewährung freier Fahrt erleichtern kann, aufwenden wollen. Thatsächlich wird in der Regel der Schwerpunkt der Kassenvertretung immer am Sitz der Kasse liegen, es werden in den Vorstand der Kasse verständigerweise nur Mitglieder gewählt werden, die dort ihren Wohnsitz haben und in den meisten Fällen wird auch am Kassensitz ein grösserer Bahnhof sein, an welchem eine so grosse Anzahl Kassenangehöriger wohnen, dass eine besondere Vertretung der auswärtigen Mitglieder um so weniger erforderlich erscheint, als irgend ein Gegensatz zwischen den Interessen der auswärtigen und der am Kassensitz einheimischen Mitglieder gar nicht denkbar ist. Aus diesem Grunde wird es nicht erforderlich sein, auf die Vertretung der auswärtigen Mitglieder besonderen Werth zu legen, es wird genügen, wenn denselben zur Ausübung des ihnen gesetzlich zustehenden Wahlrechts Gelegenheit gegeben wird.

Sehr unbequem und in ihren Folgerungen einigermassen überraschend sind die Bestimmungen des Gesetzes über die den höheren Verwaltungs- und Aufsichtsbehörden in Bezug auf die Aufsicht über die Krankenkassen zustehenden Rechte. Die grösseren Eisenbahnverwaltungen haben bis jetzt überall im öffentlichen Leben eine solche Stellung und Bedeutung gehabt, sie haben ihre Angelegenheiten so durchaus selbstständig geordnet und verwaltet, dass es nicht angenehm berührt, wenn man sich plötzlich gezwungen sieht, nicht etwa nur für die Statuten die Genehmigung der betr. höheren Verwaltungsbehörden einzuholen, was, wie wir anerkennen, ganz in der Ordnung ist, sondern auch in den innern Angelegenheiten der Kasse sich den Anordnungen des Magistrats des Orts, an dem die Kasse ihren Sitz hat, überall unterwerfen zu müssen. Dass beispielsweise die erstmaligen Wahlen zur Generalversammlung, wie diese selbst, nicht durch einen Vertreter der Eisenbahnverwaltung, sondern durch einen Vertreter oder Beauftragten des Magistrats geleitet werden sollen, das harmonirt schlecht mit dem bisher geübten Selfgovernment der Eisenbahnen. Ebenso, dass die Aufbewahrung der Kasseneffecten durch den betr. Stadtmagistrat oder nach dessen Anweisungen erfolgen muss, erscheint Jedem, der die sorgfältige Effectenverwaltung der Eisenbahnen kennt, einigermassen sonderbar.

Doch das sind Nebendinge; man muss anerkennen, dass das Gesetz solche Bestimmungen treffen musste, da es nicht nur mit grossen zuverlässigen Eisenbahnunternehmungen, sondern vor Allem mit zahlreichen Fabrikunternehmern der verschiedenartigsten Vertrauenswürdigkeit zu rechnen hatte. Man kann auch hoffen, dass die Magistrate verständig genug sein werden, um sich jeder unnöthigen Einmischung in die Verwaltung der Eisenbahn-Krankenkassen zu enthalten, wo deren Vorstände unter der unmittelbaren Leitung oder Aufsicht einer Direction stehen, welche die Garantie einer soliden Geschäftsführung bietet. Denn wenn auch in den Statuten die Aufsicht über die Krankenkassen der „Aufsichtsbehörde“, also regelmässig den Magistraten des Kassensitzes übertragen wird, so versteht sich doch von selbst, dass die unmittelbare Aufsicht und Leitung der Krankenkassen-Geschäfte der Eisenbahnverwaltung selbst obliegen wird, welche den Vorstandsvorsitzenden ernennt, ihre Kasse mit der Buch- und Kassenführung betraut und in der Regel auch ein eigenes Krankenkassen-Büreau in ihren Geschäftsräumen wird einrichten müssen.

Betriebsverwaltungen des Reiches oder Staates sind übrigens der Beaufsichtigung durch die höheren Verwaltungs- und Aufsichtsbehörden entzogen; bei den Staatsbahnen werden daher diese Functionen durch die Behörden der Eisenbahnverwaltung selbst wahrgenommen, bei den Preussischen Staatsbahnen fungiren also die Directionen als höhere Verwaltungs- bezw. Oberaufsichts-, die Betriebsämter als Aufsichtsbehörden.

Zweifelhaft kann sein, ob ein Bundesstaat, dessen Gebiet Eisenbahnen eines anderen Bundesstaats durchziehen, über die in seinem Gebiet errichteten Krankenkassen der Betriebsverwaltung des fremden Staats die Oberaufsicht und Aufsicht durch die von ihm bezeichneten höheren Verwaltungs- bezw. Aufsichtsbehörden zu führen hat, oder ob diese Krankenkassen der Aufsicht der betreffenden Staats-Eisenbahnorgane unterstehen?

Da das Gesetz nur die Eisenbahnen des Staates, nicht eines jeden Bundesstaates, den gewöhnlichen Aufsichtsbehörden entzieht, so hat die erstere Ansicht viel für sich und es könnte beispielsweise nach Verstaatlichung der Braunschweigischen Bahnen durch Preussen der Fall eintreten, dass für die etwa in Braunschweig errichteten Eisenbahn-Krankenkassen nicht etwa das dort voraussichtlich domicilirende Betriebsamt und die ihm vorgesetzte Direction, sondern der Stadtmagistrat von Braunschweig und die dortige Regierung als Aufsichts- bezw. Verwaltungsbehörden zu fungiren hätten.

Doch auch für diese Frage wird sich wohl leicht eine befriedigende Lösung finden lassen.*)

Eine besondere Bedeutung hat das Gesetz für die Eisenbahnen noch insofern, als durch dasselbe die aus der Haftpflicht und demnächst aus der Unfallversicherung entspringenden finanziellen Lasten nicht unerheblich werden gemildert werden. Durch die Mitleistung des Unternehmers zu einem Drittel gewinnt derselbe nach § 4 des Haftpflichtgesetzes die Berechtigung, die Leistungen der Krankenkassen voll auf die Haftpflichtentschädigung anzuweisen. Das Unfallversicherungs-Gesetz, dessen Bestimmungen ja voraussichtlich bald auch auf die Unfälle im Eisenbahnbetriebe Anwendung finden und die ungerechten Härten des Haftpflichtgesetzes beseitigen werden,**) spricht nicht nur die Anrechnung der Kassenleistungen aus, sondern beschränkt sogar die Ansprüche des Verletzten während der ersten vier Wochen völlig und während der folgenden 9 Wochen wenigstens

*) Nach dem Statut der für den Bezirk des Königlichen Preussischen Betriebsamts in Bremen errichteten Betriebs-Krankenkasse übt die Rechte der höheren Verwaltungs- bezw. Aufsichtsbehörde nicht der Magistrat von Bremen, sondern die Königliche Eisenbahndirection Hannover bezw. das Betriebsamt Bremen aus. Jedenfalls hat hier eine Verständigung der Staatsbehörden stattgefunden.

**) Der bez. Gesetzentwurf der Reichsregierung ist Ende v. M. (siehe Abdruck in No. 1220 des „Berl. Actionärs“) veröffentlicht. Derselbe wird aber seine endgültige Fassung erst erhalten, indem er noch der Berathung des Bundesraths unterliegt. Siehe Notiz in voriger Nummer S. 1199. Die Red.

insofern auf die Wohlthaten der Krankenkassen, als er nur eine Erhöhung des Krankengeldes von ⅓ auf ⅔ des der Berechnung zu Grunde gelegten Arbeitsverdienstes verlangen kann.

Wir schliessen unsere Erörterungen mit dem Wunsche, dass die neuen Einrichtungen, welche wir nur als Vorläufer der bevorstehenden allgemeinen Invaliditätsversicherung betrachten, die Herstellung des socialen Friedens anbahnen werden; je deutlicher die Arbeiter erkennen und am eigenen Fleisch und Blut fühlen werden, dass die ihnen von der Reichsregierung gemachten Zusicherungen allgemach in Erfüllung gehen, um so eher werden sie sich den Lockungen der Socialdemokratie entziehen.

Sehr wünschenswerth wäre es, wenn die Eisenbahnverwaltungen, welche aus Anlass des besprochenen Gesetzes ihre bestehenden Arbeiter-Pensionskassen ohnehin werden umgestalten müssen, weil dieselben Kranken- und Invaliditäts-Versorgungszwecke bisher vereinigten, bei dieser Umgestaltung zugleich eine Verallgemeinerung des Pensionskassenzwanges ins Werk setzten. Meist betrafen die bisherigen Einrichtungen nur bestimmte Arbeiterkategorien, z. B. Werkstättenarbeiter, ständige Bahnhofsarbeiter und dergl. Nach unserer Ansicht können sich aber schon jetzt die Eisenbahnen kaum der moralischen Verpflichtung entziehen, für alle in ihrem Dienste stehenden dauernd beschäftigten Personen Pensionseinrichtungen zu treffen, welche dieselben im Falle der Invalidität wenigstens gegen die bitterste Noth schützen. Wenn dem Arbeiter für den Invaliditätsfall wenigstens eine Durchschnittspension von jährlich 200 ℳ. gesichert wird, was mit einem Monatsbeitrag von 2—3 ℳ. möglich ist, so ist dies zwar wenig, aber doch gegenüber dem Zustande, bei welchem der altersinvalide Arbeiter auf die Armenkasse angewiesen ist, immerhin „ein Ziel, aufs Innigste zu wünschen!“

Unfälle durch falsche Wechselstellung

von **M. Pollitzer,**
Oberingenieur in Wien.

Im Laufe des Jahres 1884 fielen mehrere Unfälle im Eisenbahnbetriebe falschen Weichenstellungen zur Last und selbst die jüngste Schwester der Eisenbahnverwaltungen, die der Serbischen Bahnen, hat ihre Unfallsstatistik damit inaugurirt.

Soweit die Erhebungen bei dieser Kategorie der Unfälle reichen, konnte constatirt werden, dass die meisten dem blinden Eifer, nur wenige der Vergesslichkeit, äusserst selten der Unwissenheit und fast niemals einem absichtlichen Frevel ihre Entstehung zu danken haben.

Ein Beispiel aus meiner fast 30jährigen Praxis möge zur Erleuchtung obigen Satzes beitragen:

An einem mondhellen Juliabende war ich genöthigt, einen aus 15 Lowrys bestehenden und beladenen Schotterzug wegen zu dichtem Verkehr erst in den Nachtstunden zwischen 9—11 auf offener Strecke abzuladen und zu planiren. Nach vollzogener Arbeit und nachdem vom nächsten Wächterhause in die Station, wo der Standort dieses Zuges war, das nöthige Glockensignal gegeben und von dieser vorschriftsmässig quittirt wurde, setzte sich der leere Zug in Gang. Ich bestieg die Maschine, um die nöthigen Vorsichtsmassregeln dem Führer geben zu können. Die Einfahrt in die Station war insofern ungünstig, als ein tiefer im scharfen Bogen liegender Einschnitt dieselbe vermittelte.

Ich lugte aus und überzeugte mich, dass die Einfahrtsweiche richtig gestellt und die sämmtlichen übrigen für das äusserste Seitengleise — als Standort des Schotterzuges — gerichtet waren.

Hiervon machte ich dem Maschinenführer Mittheilung.

Wir fuhren getrost ein.

Doch plötzlich machte sich ein Zucken und Reissen an den Kuppelketten und ein Her- und Hinschwanken der Schotterwagen wahrnehmbar. Der Führer reversirte und brachte die Maschine zum Stehen. Ich sprang ab und sah zu meinem Erstaunen, dass der Zug gerissen, ein Wagen entgleist und die übrigen auf 2 Gleise vertheilt waren. Ich lief zu dem Wächter, — denn klar war es mir im Augenblicke, dass die Weiche während des Befahrens umgestellt worden sein müsste.

„Was haben Sie gemacht?“

„Herr, ich dachte — mir kam es vor“ — stammelte er leichenblass.

Der Wächter war im Halbschlafe, der einfahrende Zug überraschte ihn und im blinden Eifer warf er den Hebel der Weiche um.

Die darauf folgende Erhebungscommission constatirte diesen Fall und suspendirte den Wächter von seinem Posten.

Ich hatte den sonst treuen und dienstbeflissenen Mann noch lange Zeit in Verwendung.

Bei einem ähnlichen Falle, wo dem Verkehrsbeamten der Vorwurf wegen schlechter Beaufsichtigung der Weichen gemacht wurde — die Verkehrsinstruction schreibt vor, dass der Verkehrsbeamte vor jedem Zuge sich persönlich von der Stellung der Weichen überzeugen muss — gab derselbe zu seiner Vertheidigung an:

„Das Verkehrsbureau ist 600 m von der Ausfahrtsweiche entfernt, soll ich bei jedem Zuge dieselbe persönlich inspiciren, so muss ich bei 45 Zügen, die täglich verkehren: 600 × 45 = 27 000 m zurücklegen. — Ich müsste daher während meiner ganzen Dienstzeit auf dem Wege sein, ja wie soll ich dann meinen sonstigen Dienstgeschäften obliegen?“

Der Maschinenführer gab die Aeusserung ab:

„Nicht alle Weichenscheiben sind mir von meinem Standpunkte aus sichtbar. Ist dieses schon bei Tage der Fall und eine sichere Orientirung unmöglich, so tritt überdies bei Nacht noch der Umstand hinzu, dass das für die Dunkelheit gewohnte Auge von dem Lichtglanze zu sehr geblendet ist und die Stellung der Scheiben nicht zu unterscheiden weiss.“

Ist es denn nicht möglich 100 bis 150 m vor der Einfahrtsweiche ein Signal zu stellen, welches genau den richtigen Stand der zu befahrenden Weichen angiebt?

Wir fragen weiter, wird eine fehlerhafte Umstellung durch blinden Eifer entstehen können, wenn dem betreffenden Weichenwächter ein Quittirungssignal vorgehalten wird, welches ihm die richtige Stellung der Weichen bezeugt?

Solche Quittirungssignale sind zwar alle mit centraler Weichenblockirung verbundene Signale, doch ist wohl deren Durchführung für kleine Stationen nicht überall statthaft, da bei solchen Stationen sehr oft ein gedrängter Betrieb manche Variationen in der Ausnützung der Gleise erfordert.

Es ist jedoch auch bei kleineren Stationen geboten, durchfahrenden Eilzügen immer ein und dasselbe Gleise freizuhalten und bei diesen ist ein solches Signal zumeist erforderlich, da bei anhaltenden und zu überholenden Zügen das Einfahren mit der grössten Vorsicht durchgeführt werden kann und Unfälle bei halbwegs angemessener Vorsicht leicht vermieden werden können.

Nun ein solches Signal, welches die richtige Stellung der Weichen der durchfahrenden Züge quittirt, ist bereits mehrjährig in Verwendung und ich nehme keinen Anstand, dasselbe aus Rücksichten der Betriebssicherheit den Fachgenossen in Erinnerung zu bringen.

Ich habe dasselbe bereits im „Organ“ 1884, Heft II und III Seite 82 durch Wort und Bild näher beschrieben:

Dieses Signal functionirt bereits mehrjährig mit der vollsten Sicherheit und alle Befürchtungen, die sich in Folge der Stromableitung der Einführung desselben entgegengestellt haben, sind, obgleich dasselbe auf offener Strecke in einer an Niederschlägen und besonders an Schnee sehr reichen Gegend postirt ist, nicht eingetreten.

Die Einrichtung des Signals ist folgende:

Sind die Weichen für den durchfahrenden Personenzug richtig gestellt, so wird dieses bei Tag durch den um 45° nach unten geneigten Flügel, bei Nacht durch das grüne Licht angezeigt.

Für jeden nicht in dieser Richtung durchfahrenden und anhaltenden Zuge bleibt der Flügel in verticaler Richtung hängen oder zeigt blos in der Nacht das weisse Licht. Es ist wohl selbstverständlich, dass dieses für den Führer nur das Signal ist, dass der Zug in ein anderes Gleise einfährt und dieses mit der grössten Sorgfalt zu geschehen hat, was auch bei den die Station nicht durchfahrenden Zügen zu geschehen hat.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Stillstand in der Verstaatlichungs-Action.

Das laufende Jahr ist für die Eisenbahnen aus Mangel jedweden grösseren Exports kein glückliches, das gilt für die Privat- wie Staatsbahnen in gleicher Weise. Der mit der Verstaatlichung in erster Linie beabsichtigte Zweck, die ausgiebige Verwohlfeilung der Tarife, hat bisher noch nicht die entsprechende Vermehrung der Transporte bewirkt. Industrie und Handel liegen darnieder, und billige Fracht-Tarife allein genügen nicht, um unseren gesunkenen Geschäftsverkehr zu heben. Die Eisenbahnen im Staatsbesitze dürften überdies um so rascher in die Lage kommen, den Staatssäckel in Anspruch zu nehmen, als dieselben notorisch bedeutende Materialnachschaffungen erfordern. Es ist bekannt, dass jene Gesellschaften, welche auf den Verstaatlichungs-Index gesetzt worden waren, im Hinblick auf die kommenden Ereignisse schon Jahre vorher keinerlei Reconstructionen, keinerlei Vermehrungen ihres Betriebsmaterials vorgenommen haben. Was die Privatgesellschaften in dieser Richtung verabsäumten, das wird nun die Regierung zu thun bemüssigt sein. In reichen Ländern können die Verstaatlichungen ein rascheres Tempo nehmen, aber in Ländern, deren Budget keine Ueberschüsse aufweist, muss ein Finanzminister den fortgesetzten Verstaatlichungsbestrebungen sein Veto entgegensetzen. Bei der Wiederaufnahme dieser Action wird der Staat nach den gewonnenen Erfahrungen wohl bedächtiger vorgehen. Die Regierung hat nicht nur in mehreren Fällen den Actionären eine höhere als die garantirte oder im concessionsmässigen Wege der Ablösung resultirende Rente gewährt, sondern aus den Actionären Tabular-Gläubiger gemacht. Solche Actien haben ihre eigentliche Natur geändert und sind zum Theil Schuldverschreibungen des Staates geworden, welche

um so werthvoller werden, je mehr die Regierung investirt und je mehr Prioritäten getilgt werden. Der Eisenbahncredit des Staates ist dadurch auf längere Zeit hinaus übermässig in Anspruch genommen worden und bedarf daher dringend der Erholung. Die Oesterreichische Regierung beabsichtigt daher auch, dem Reichstage in dem bevorstehenden Sessions-Abschnitte keinerlei Eisenbahn-Vorlagen, welche grössere Auslagen erfordern, zu machen und sind alle derartigen Projecte vorläufig zurückgelegt worden.

Die Verbindung zweier Oesterreichischer Staatsbahnen.

Der Staatseisenbahnrath hat sich, den Anträgen bezüglich Herstellung einer Verbindungslinie zwischen der im Betriebe der Südbahn befindlichen Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg und der dem westlichen Staatsbahnnetze angehörigen Theilstrecke Scheibmühl-Schrambach angeschlossen. Derzeit ist die Linie Mürzzuschlag-Neuberg (11,49 km), eine der wenigen kleineren Staatsbahnlinien, welche einen stets steigenden Betriebsüberschuss (1883 40 963 fl., 1882 12 346 fl.) nachweisen. Durch die Verbindung mit dem 8,4 km langen Schrambacher Flügel würde die Rentabilität für beide Linien sich zweifelsohne steigern, da die an der Trace gelegenen industriellen Werke ihren Betrieb in Folge der jetzigen, jede Concurrenz erschwerenden hohen Achsfracht bedeutend reduziren mussten, denselben wieder erweitern, und so der Bahn beträchtliche Transporte zuführen werden.

Viehtransport auf den Oesterreichischen Eisenbahnen.

Im Centralblatt für Eisenbahnen No. 135 und 136 d. J. ist vom Herrn Hofsecretär Dr. Freiherr v. Buschmann im K. K. Handelsministerium eine übersichtliche und erschöpfende Zusammenstellung sämmtlicher den Viehtransport betreffenden Vorschriften erschienen. Dieselben umfassen: I. Die hierzu erforderlichen Fahrbetriebsmittel und zwar a) für Borstenviehtransporte; b) für Hornvieh- und andere Transporte; c) für die Beförderung von Hunden. II. Bestimmung der zum Thiertransporte zu benutzenden Züge und zwar a) Lieferzeit; b) Beförderung des Viehes möglichst mit directen und schnellverkehrenden Zügen; c) Kundmachung der zum Viehtransporte bestimmten Züge. III. Aufgabe der Thiere zum Transporte. IV. Verladen und zwar a) allgemeine Bestimmungen; besondere Bestimmungen gegen die Ueberfüllung der Viehwagen (bei Borstenvieh und Grosshornvieh). V. Viehbegleiter. VI. Tränkung und Fütterung der Thiere während des Transportes und zwar a) des Borstenviehes; b) des Hornviehes; c) der Hunde. VII. Sonstiges Verhalten während des Transportes und zwar a) genaue Einhaltung der Fahrordnung der Viehzüge; b) Verschieben der mit Thieren beladenen Wagen; c) Bespritzen des Borstenviehes. VIII. Abgabe der Thiere. IX. Haftpflicht der Eisenbahnen und zwar a) bei Verlust oder Beschädigung; b) für Versäumung der Lieferzeit.

Der ausführlich mitgetheilte Inhalt aller diesbezüglichen Vorschriften nimmt auch auf die Regierungserlässe, Tarifbestimmungen und Enquêteverhandlungen über den Viehtransport umständliche Rücksicht.

Die Orientalische Eisenbahnfrage.

Aus Constantinopel wird der „Pol. Corr." geschrieben: Die Eisenbahnangelegenheit ist wieder in ein ruhiges Fahrwasser gelangt. Der Hauptzweck, den die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen mit ihrer Antwort verfolgte, war offenbar der, der Türkischen Regierung jeden Vorwand für die nicht rechtzeitige Herstellung der Eisenbahnanschlüsse zu benehmen. Das Vorgehen der Türkischen Regierung wird hier übrigens verschieden beurtheilt. Die eine Auffassung geht dahin, dass es ganz begreiflich sei, dass die Regierung, nachdem sie vor Kurzem einen so scharfen Ton gegen die Gesellschaft angeschlagen habe, nicht sofort auf die gesellschaftlichen Propositionen wegen des Baues eingehen könne. Es brauche Zeit, bis die Gemüther sich beruhigt hätten. Auf der anderen Seite erblickt man in dem jetzigen Verhalten der Türkischen Regierung einen Beweis, dass sie die Anschlüsse überhaupt nicht will und Alles thut, um dieselben zu verhindern. Nach dieser pessimistischen Ansicht hätten die Verhandlungen mit der Ottomanischen Bank, von welchen die Deutschen Blätter berichten, nur den Zweck, die Angelegenheit auf die lange Bank zu schieben, da auch bei diesen Verhandlungen wieder die Frage des Baues mit dem Betriebsvertrag über die bestehenden Linien verquickt sei.

Die Exportfähigkeit Ungarns.

Die statistische Section des Ungarischen Ackerbauministeriums hat dem Minister einen Bericht über die Vorräthe an Weizen und Roggen zur Zeit der Ernte in Ungarn und über den Consum des Landes in diesen beiden Fruchtgattungen vorgelegt und hat unter Zuziehung der amtlich erhobenen Ernteergebnisse die Exportfähigkeit des Landes ermittelt. Der betreffende Bericht schätzt auf dieser Basis das gesammte nach der Ernte vorhandene Quantum in Weizen auf circa 30 Millionen, in Roggen auf 12,9 Millionen Metercentner; nach Abzug des Bedarfes für den Consum des Landes in Weizen auf circa 13 Millionen Metercentner, während sich in Roggen ein Deficit von etwas über 900 000 Metercentner ergiebt.

Erlass der Generalinspection, betreffend die Eisenbahn Klostergrab-Mulde und Details derselben.

Diese Anschlussbahn ist bereits so weit fertiggestellt, dass dieselbe mit Schotterzügen befahren werden kann. Da der Frachtenverkehr gleichzeitig mit der Eröffnung der Sächsischen Strecke von Moldau nach Bienenmühle gegen Mitte nächsten Monats eröffnet werden soll, wurde von Seite der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien verfügt, die Zugrangirungen in der Weise zu veranlassen, dass sich die Locomotive bei der Bergfahrt am Ende des Zuges befindet, demnach der Zug auf die Steigung geschoben wird. Der eben durchgeführte Bau dieser Linie dürfte auch durch die enormen Steigungsverhältnisse, 35 ‰ (1 : 28), sowie durch die Kehrstation Eichwald besonders interessiren. Ausgehend von der Station Klostergrab, 387 m über dem Meeresspiegel, führt die Bahn mit der angeführten Steigung in nordöstlicher Richtung in einer Länge von circa 7 km nach der Kopfstation Eichwald, wendet sich von da in westlicher Richtung auf circa 4 km mit der gleichen Steigung gegen Niklasberg und erreicht hierselbst die Wasserscheide in 773 m über der Meeresfläche. Von da ab führt die Linie in durchwegs nordwestlicher Richtung theils in einer Steigung von 9 ‰ (1 : 90) theils horizontal bis zum Grenzbahnhofe Moldau, welcher in der Höhe von 786,5 m erreicht wird. An Objecten sind der Viaduct bei Klostergrab mit drei Oeffnungen à 20 m Spannweite, jener bei Hüttengrund mit drei Oeffnungen à 40 m Spannweite und 34 m Höhe, endlich bei Niklasberg mit zwei Oeffnungen à 40 m Spannweite und 30 m Höhe, sowie der Hirschberger Tunnel von 300 m Länge und der Wasserscheidetunnel bei Niklasberg, 210 m lang, besonders bemerkenswerth.

Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes über die Steuerbemessung der Eisenbahnen.

Die Carl-Ludwigbahn erhob beim Verwaltungsgerichtshofe Beschwerde gegen die Einkommensteuer-Bemessung vom Bahnbetriebe des Jahres 1882. Als Beschwerdepunkte wurden geltend gemacht: Die Nichtpassirung der Kosten der Couponsbogen-Erneuerung im Jahre 1881 von 3 966 fl., dann des Beitrages zum Börsenfonds mit 4 125 fl. und endlich der Ausgaben für Herstellungen und Anschaffungen für den Fahrpark in demselben Jahre im Betrage von 33 178 fl. als abzugsberechtigte Posten. Die Finanzbehörde betrachtet nämlich die beiden ersten Posten als Ausgaben, welche mit der Capitalsbeschaffung beziehungsweise mit der Verzinsung der gesellschaftlichen Titres und dem Verkehre in denselben zusammenhängen, die sonach nicht absolut zu den Betriebsausgaben einer Transport-Unternehmung gehören. Was die Herstellungen und Anschaffungen für den Fahrpark betrifft — es wurden nämlich Vacuum-Bremsen, Dampfheizung in den Waggons und Intercommunications-Signale eingeführt — so seien dies Neuanschaffungen, durch welche eine Verbesserung der Capitalsanlage bezweckt werde, deren Kosten daher ebenfalls nicht als Betriebsausgaben angesehen werden können. Auch seien in dem Geschäftsberichte der Bahn selbst und bei der von der Finanzbehörde veranlassten mündlichen Vernehmung Seitens des von der Bahn entsendeten Beamten die erwähnten Herstellungen als Neu-Einrichtungen bezeichnet worden. Die Carl-Ludwigbahn bestritt die Anschauungen der Finanzbehörde und machte insbesondere bezüglich der sogenannten Neuanschaffungen geltend, dass dieselben an Stelle der unbrauchbar gewordenen früheren Einrichtungen erfolgten, somit Betriebsauslagen seien und betonte, dass eine Praxis der Steuerbehörden, wie die im vorliegenden Falle befolgte, von den weittragendsten Consequenzen für den Verkehr sein würde, da sie die Bahnen von der Einführung jeder Verbesserung abschrecken müsste. Der Verwaltungsgerichtshof erkannte auf Zurückweisung der Beschwerde. In den Erkenntnissgründen werden die Anschauungen der Finanzbehörde adoptirt und bezüglich der Herstellungen für den Fahrpark betont, dass dieselben sich nicht als Nachschaffungen wegen Abnutzung der früheren Einrichtungen, sondern nach dem Geschäftsberichte der Bahn als Neu-Einrichtungen darstellen, und dass, den Vorschriften für das Eisenbahnwesen entsprechend, diese Neuanlagen gemacht wurden, durch welche eine Vermehrung des Anlagecapitals erfolgte.

Ertheilung einer neuen Concession an die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn.

Dieselbe hat sich bekanntlich in dem im Jahre 1882 mit der Regierung abgeschlossenen Uebereinkommen bereit erklärt, einige Eisenbahnlinien in Mähren zu dem Behufe herzustellen, um die Ausführung des Projectes einer Böhmisch-Mährischen Transversalbahn zu erleichtern und zu beschleunigen. Zu diesen durch die Staatseisenbahn-Gesellschaft zu bauenden Strecken gehört auch jene, welche von der Linie Brünn-Trübau bis zu dem Vlarapass an der Mährisch-Ungarischen Grenze führt, von wo aus dann auf Ungarischem Boden eine directe Verbindung mit der Waagthalbahn herzustellen ist. Die Verwaltung der Staats-

eisenbahn-Gesellschaft hat die erforderlichen Vorarbeiten seit Längerem besorgen lassen und ist auf Grund derselben um die Concession für den Bau und Betrieb der genannten Linie eingeschritten, welche ihr auch ertheilt wurde. (Die näheren Bestimmungen dieser Concession reproduciren wir im nächsten Bericht.) Durch den Ausbau dieser Strecke, welche bestimmt ist, die Verbindung zwischen dem nordwestlichen Schienennetze Ungarns und dem westlichen Theile der Mährischen Transversalbahn zwischen Brünn und der Böhmischen Landesgrenze herzustellen, wird einer der lebhaftesten Wünsche der Bevölkerung des südlichen Mährens erfüllt, da die Localbahn Bisenz-Gaya und Ungarisch-Hradisch-Ungarisch-Brod, welche zwischen den einzelnen Abtheilungen der bis an den Vlarapass reichenden Linie, nämlich zwischen Hauptbahn Gaya, Bisenz-Kunowitz und Ungarisch-Brod-Vlarapass gelegen sind, bereits im öffentlichen Betriebe stehen. Eine besondere Geldbeschaffung für diese Strecken ist nicht erforderlich, da für die Mittel zur Ausführung jener Strecken bereits in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 21. Dezember 1882 vorgesehen worden, welche behufs Vollendung und Erweiterung der an das alte Netz sich anschliessenden Eisenbahnen die Aufnahme eines 4procentigen Anlehens im Nominalbetrage von 90 Millionen Mark beschlossen hat.

Cartellverhandlungen zwischen den Oesterreichischen und Ungarischen Staatsbahnen.

Unter Theilnahme der übrigen, an dem Verkehre zwischen Galizien und dem Adriatischen Meere betheiligten Bahnen fanden Verhandlungen über die Theilung dieses Verkehres statt. Die Aufgabe war eine höchst schwierige, weil alle betheiligten Bahnen gegenseitige Zugeständnisse und Compromisse machen mussten, um nicht einen förmlichen Tarifkrieg zu provociren. Die getroffenen Vereinbarungen sind auch für alle Theile befriedigend ausgefallen, indem etwaige Einbussen durch anderweitige Vortheile compensirt wurden. Die von den Blättern colportirten Nachrichten über förmliche Alliancen zwischen den Oesterreichischen gegenüber den Ungarischen Bahnen und über die von ersteren geplante Benachtheiligung Fiumes sind ganz erfunden. Folgende Interpellation im Ungarischen Unterhause dürfte daher auch in diesem Sinne vom Communicationsministerium beantwortet werden. Dieselbe lautet:

„Die Verhandlungen, welche die interessirten Eisenbahnen bezüglich der Theilung des Verkehrs zwischen Triest und Fiume gepflogen haben, wurden in der in Wien unter Vorsitz der Südbahn abgehaltenen Conferenz beendet. Die Oesterreichischen Eisenbahnen, mit den K. K. Staatsbahnen an ihrer Spitze, erklärten einstimmig, dass sie künftighin in der Richtung gegen Fiume keinerlei Concessionen mehr gewähren. Die Oesterreichischen Eisenbahnen werden die bisherigen Begünstigungen im Adriatischen Verkehre nur dem Triester Hafen einräumen, für die Sendungen nach Fiume aber höhere Tarifsätze berechnen.“ Interpellant (Abg. Almassy) fragt nun, ob diese Mittheilungen den Thatsachen entsprechen; ob und aus welchen Gründen der Minister diesen Beschluss etwa billige; wenn er denselben aber für den Hafen von Fiume als schädlich erachtet, in welcher Weise er denselben zu beseitigen und zu paralysiren beabsichtigt?

Die Südbahn und die Zuckerindustrie.

Die Südbahn-Gesellschaft prolongirte, jedoch mit Vorbehalt des Widerrufes, die von derselben für Zuckersendungen nach Triest zugestandene Frachtermässigung, welche mit Ende September 1884 abgelaufen war, bis Ende Juli 1885. Auf einen Antrag des Kaiserlichen Rathes Bunzel beschloss das Prager Handelsgremium eine Eingabe an die Südbahn-Gesellschaft, dieselbe möge im Interesse des Prager Zuckergeschäftes nach und über Triest von dem Vorbehalte des Widerrufes abstehen und mit Rücksicht auf die im Zuckerhandel vorkommenden Abschlüsse auf längere Zeit den ermässigten Frachtsatz (inclusive Refactie) für Sendungen nach Triest bis Ende August 1885 prolongiren und diese Sätze auch für die nächste Campagne bestehen lassen, falls bis 1. Juli 1885 kein Widerruf erfolgen sollte.

Die Arlbergbahn und die Adriatischen Häfen.

Ueber den Einfluss der Arlbergbahn auf die Hebung des Verkehrs der Adriatischen Seehäfen wird dem „P. Ll.“ gemeldet: „Obwohl die Arlbergbahn erst seit Kurzem in Betrieb steht und auch die tarifarischen Verhältnisse noch nicht ganz geordnet sind, so zeigt sich schon der wohlthätige Einfluss, den dieser neue abgekürzte Transportweg auf die Belebung Triests im Verkehr mit Vorarlberg, der Schweiz und Südbayern ausübt. Die Güter, welche vordem zum überwiegenden Theil über andere Häfen, namentlich Venedig und Genua, aus den überseeischen Relationen nach den obbezeichneten Ländern gingen, wie z. B. Baumwolle, Südfrüchte, Weine, Oele und selbst Getreide, werden jetzt über hier dirigirt, wogegen wieder die Industrieartikel der Schweiz und Vorarlbergs für den Orient in bedeutenden Mengen zur Verladung hier regelmässig einlangen. Bezeichnend ist, dass nicht nur inländische und Egyptische Baumwolle für Vorarlberg und die Ostschweiz von hier aus über die Arlbergroute dirigirt wird, sondern dass demnächst regelmässig der Import Amerikanischer Baumwolle nach den obgenannten Ländern über unseren Häfen stattfinden soll. Auch das benachbarte Fiume dürfte in nicht ferner Zeit aus dieser günstigen Situation Nutzen schöpfen, da dasselbe manche Verbrauchsartikel, wie Wein, Oel etc., zu günstigen Conditionen zu liefern vermag und in den Beförderungskosten zwischen hier und dort nach den in Rede stehenden Relationen kein nennenswerther Unterschied besteht.“

Lehrbuch der Eisenbahn-Telegraphie.

Der K. K. Telegraphen-Offizial J. Kareis und der Telegraphen-Vorstand der K. K. Nordwestbahn F. Bechtold haben schon im Jahre 1883 im Verlage Spielhagen & Schurich in Wien ein leichtfassliches Jahrbuch der Eisenbahn-Telegraphie und des elektrischen Signalwesens erscheinen lassen, welches die wichtigsten Gebiete dieser Wissenschaft fasslich darstellt. Obwohl den Eisenbahn-Bediensteten durch ihre Directionen die jeweilig bestehenden Instructionen zur Verfügung gestellt werden, so fehlt denselben doch ein Hülfsbuch zur Selbstbelehrung. Das in katechetischer Form von Fragen und Antworten aus der Hand gewiegter Praktiker hervorgegangene Werk wird zum Selbststudium der Administrativ-Beamten, Aspiranten, Telegraphisten u. s. w. sowie allen denjenigen, welche sich mit dem Bahntelegraphen- und Signalwesen befassen wollen, gewiss sehr willkommen sein. Dasselbe erörtert die Fundamentalsätze über Elektricität, des Magnetismus, sowie die darauf Bezug habenden Erscheinungen und Gesetze und verbindet damit Erläuterungen über das Glocken- und Signalwesen. Der ganzen Darstellung liegt die Schaltung auf Ruhestrom zu Grunde. Ausser der Behandlung der telegraphischen Correspondenz und deren Vorschriften hierüber enthält dieses Werk noch die Lehre der Telephonie, welche an Deutlichkeit und guter Veranschaulichung nichts zu wünschen übrig lässt. Diesem Werke sind 80 vorzüglich ausgeführte Holzschnitte beigegeben. — Der Preis ist 2 fl. = 4 ℳ.

Vortrag über die Orientbahnen.

Derselbe wurde von Ihrem geschätzten Mitarbeiter Herrn Paul Dehn im Eisenbahnclub gehalten. Derselbe gab ein vollständiges Bild des verfahrenen Standes dieser unsere Monarchie und Deutschland so sehr interessirenden Anschlussbahnen. Er schildert die Missgriffe des Berliner Congresses, beschuldigt die Betriebsgesellschaft des Baron Hirsch der diesbezüglichen Verschleppungen und der Missachtung der Oesterreichisch-Ungarischen Interessen, bespricht die Erklärungen des gemeinsamen Finanzministers Szallay in den Delegationen, macht auf die Umtriebe Englands und Russlands im Oriente aufmerksam, welche unsern und den Deutschen Handel von dort verdrängen wollen, um schliesslich das Verlangen zu stellen, dass eine Europäische Commission zur gründlichen Untersuchung der Orientbahn-Angelegenheit eingesetzt werde. Die Organisation der Türkischen Staatsbahnen sollte dann unter Aufsicht von Delegirten Oesterreich-Ungarns und Deutschlands besorgt werden.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Auf den Freudenrausch der Valuta-Regulirung ist die Ernüchterung gefolgt, indem besonders von Seite der Ungarischen Regierung auf das Unzeitgemässe einer in alle unsere Beziehungen und Verhältnisse so tief einschneidenden Operation hingewiesen und deren Inangriffnahme auf denjenigen Zeitpunkt zu verlegen beantragt wurde, wo Handel und Industrie sich günstigerer Aussichten als gegenwärtig erfreuen. Unter diesem Eindrucke war auch der Börsenverkehr sehr matt; die wenigen Fluctuationen gegen die Vorwoche sind auf specielle Umstände zurückzuführen: Nordbahn (2370) wich auf die Nachricht, dass die Regierung ihre Vorlage wegen der Privilegiums-Erneuerung erst dem neuen, im nächsten Herbste zusammentretenden Reichsrathe unterbreiten will; dagegen war Ungarisches Eisenbahnanlehen (144,75) deshalb gesucht, weil laut übereinstimmenden Nachrichten der Blätter die Ungarische Regierung die Conversion dieser Prioritäten ernstlich vorbereitet; ebenso fand Oesterreichische Staatsbahn (302,25) trotz der Mindereinnahmen lebhaften Begehr, weil sie die vorerwähnte Concession Vlarapass erhielt und weil es als ausgemacht gilt, dass die diesjährige Dividende nicht geringer als die vorjährige, d. i. 32 Frcs., ausfallen wird; auch Südbahn (148) war wegen des vorerwähnten Zuckerfracht-Zugeständnisses beliebt; dagegen tendirten Prioritäten der Böhmischen Westbahn (101,20) etwas schwächer, will die bevorstehende General-Versammlung in Folge des Widerstandes der Regierung gegen den Conversionsplan resultatlos bleiben könnte.

Oldenburgische Eisenbahnen.

Aus dem Jahresbericht pro 1883.

Das im Betriebe befindliche Netz der Oldenburgischen Eisenbahnen umfasste Ende des Jahres 1883 349,52 km, sowie die einer besonderen Gesellschaft gehörende schmalspurige 7 km lange Localbahn Ocholt-Westerstede. Von vorstehenden 349,52 km liegen 245,73 km auf Oldenburgischem, 94,58 km auf Preussi-

schem, 0,88 km auf Niederländischem Gebiet und 8,83 km auf dem Gebiet der freien Hansestadt Bremen.

Mit dem 1. April 1883 ist auf Grund des Gesetzes vom 19. März 1883 die Oldenburgische Eisenbahnverwaltung neu organisirt worden. Die Verwaltung der Eisenbahnen, sowie der mit den Eisenbahnen in Verbindung stehenden Verkehrsanstalten leitet die Eisenbahndirection, welche als obere Verwaltungsbehörde dem Staatsministerium unmittelbar untergeordnet ist. Die Eisenbahndirection besteht aus dem Eisenbahndirector als Vorsitzenden, einem administrativen Mitgliede, dem Ober-Bau- und und Betriebsinspector und dem Ober-Maschineninspector. Ausserdem sind der Direction ein Betriebsinspector, sowie ein administrativer Beamter als Hülfsarbeiter zugeordnet.

Die Ergebnisse des Betriebes waren folgende: Es wurden 2 083 347 Personen incl. Militär (gegen 2 067 635 in 1882), 4 160 t Reisegepäck (gegen 3 369 t im Vorjahre), 166 553 Stück Vieh (gegen 151 598 in 1882), 219 Equipagen (gegen 162) und 589 783 t Güter aller Art (gegen 565 168 t im Vorjahre) befördert und hierfür im Personenverkehr 1 578 456 ℳ (gegen 1 564 065 ℳ oder + 92 pCt. im Vorjahre), für Vieh und Equipagen 214 867 ℳ (gegen 211 461 ℳ oder + 1,59 pCt.), für Güter 1 922 474 ℳ (gegen 1 835 271 ℳ oder + 4,75 pCt.), für Posttransporte 7 381 ℳ (gegen 7 045 ℳ oder 4,77 pCt.) und aus sonstigen Quellen 184 269 ℳ (gegen 188 155 ℳ oder — 2,07 pCt.), in Summa 3 907 447 ℳ (gegen 3 812 318 ℳ oder + 2,24 pCt.), d. i. pro Kilometer 11 225 ℳ (gegen 11 005 ℳ im Vorjahre) vereinnahmt.

Die Betriebskosten betrugen in Summa 2 468 090 ℳ (gegen 2 423 078 ℳ in 1882) oder pro Kilometer 7 090 ℳ (gegen 6 995 ℳ) und im Verhältniss zur Einnahme 63,2 pCt. (gegen 63,6 pCt.). Der Ueberschuss ergab 1 439 358 ℳ (gegen 1 398 240 ℳ in 1882) oder pro Kilometer 4 135 ℳ (gegen 4 010 ℳ in 1882), im Verhältniss zum Anlagecapital 3,41 pCt. (gegen 3,28 pCt. in 1882). Der an die Oldenburgische Landescasse abgelieferte Ueberschuss betrug 1 239 358 ℳ (gegen 1 189 240 ℳ in 1882).

An Betriebsmitteln waren 42 grössere Locomotiven mit 32 Tendern, sowie 4 grössere und 16 kleine Tenderlocomotiven, 147 Personenwagen, 23 Gepäck-, 771 Güter-, 127 Erdtransport-, 3 Torfwagen und 2 Wagen zum Wassertransport vorhanden.

Die Portugiesischen Eisenbahnen.*)

A. Historisches.

Die Königlich Portugiesische Eisenbahn-Gesellschaft ist von Herrn J. de Salamanca gegründet worden, welchem mittelst Königlichen Decrets vom 24. December 1859 die Concession zum Bau

a) der Lissabon-Entrocamentoer-Linie 110 km,
b) „ Linie in der Richtung nach der Spanischen Grenze bei Badajoz . . . . . . 153 „
c) der Oportoer Linie . . . . 217 „
das ist von insgesammt 480 km

ertheilt wurde. Die Gesellschaft behielt sich hierbei jedoch vor, ihr geeignet erscheinende Aenderungen in der Trace und somit in der Längenausdehnung der betreffenden Strecken mit Genehmigung der Regierung vorzunehmen. Die von letzterer gewährte Subvention belief sich im Durchschnitt auf 123 653 Franken pro Kilometer.

Gleichzeitig wurde dem Concessionär die Verpflichtung auferlegt, ausser diesem Betrage noch die Summe von 132 350 Franken pro Kilometer auf den gemäss der Bestimmungen des Bedingnissheftes vorzunehmenden Bau der vorbezeichneten Linien, sowie auf deren Ausrüstung mit festem und rollendem Material zu verwenden, endlich allen vor der Constituirung der Gesellschaft entstandenen Verbindlichkeiten gerecht zu werden. Ferner wurde bestimmt, dass die Gesellschaft die durch ihre Gründung erwachsenen Ausgaben sowie die Bauzinsen zu tragen habe.

Die erste Generalversammlung der Actionäre fand mit Genehmigung der Regierung am 11. Mai 1860 in Paris unter dem Vorsitze des Marschalls Herzog von Saldanha statt. Im Laufe der folgenden vier Jahre ging der Bau unter Controle eines Ingenieurs der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn vor sich, wonächst am 25. Juni 1865 nach regierungsseitiger Abnahme der bis dahin provisorisch von dem Bauunternehmer betriebenen Linien die Königliche Gesellschaft der Portugiesischen Eisenbahnen den Betrieb derselben definitiv übernahm. Das Gesammtnetz hatte in Folge ihr gestatteter Aenderungen in der Trace nunmehr eine Ausdehnung von 508 km.

Die finanzielle Lage der Gesellschaft war am Tage der Betriebsübernahme folgende:

Actiencapital	34,9 Mill.,
Ausgegebene Obligationen	54,8 „
Zinsen der Stammactien	10,2 „
„ „ Obligationen	9,1 „
Baukosten der Badajozer und Oportoer Linie . .	71,4 „

*) Nach dem „Moniteur des Intérêts matériels“ No. 43—45 de 1884.

Es verblieb nach Bestreitung einiger, hier nicht in Betracht kommender Ausgaben für verschiedene Zwecke nur ein Baarbestand von ca. 73 000 Franken.

Bereits nach Abschluss des ersten Betriebsjahres musste man dazu übergehen, vom 1. Januar 1866 ab die Zahlung der Zinsen an die Inhaber der Stammactien einzustellen, obgleich die Bauperiode noch nicht ganz abgeschlossen war, da der Bau der Strecke Villa Nova de Gaya - Porto, durch welche der Anschluss an die nördlichen Staatsbahnen erreicht werden sollte, noch auszuführen blieb.

So begann mit dem Betriebsjahre 1866, gleichwie für fast alle übrigen Bahnen der Iberischen Halbinsel, auch für die Portugiesische Gesellschaft eine kritische Periode, und es bedurfte der andauernsten Thätigkeit und einer grossen Sachkenntniss, um die letztere durch diese, einen Zeitraum von 8 Jahren umfassende Krisis hindurch zu führen.*)

Man griff nun zu temporären Anleihen und es bildete sich so eine schwebende Schuld. Doch auch dieses Auskunftsmittel genügte nicht. Das Nettoergebniss reichte bei weitem nicht hin zur Zahlung der Zinsen an die Obligationsinhaber und es musste auch deren Befriedigung vom 1. Januar 1867 ab ausgesetzt bleiben.

Am 31. December 1866 hatte die Gesellschaft ein Deficit von 4,1 Millionen Franken. Die Betriebseinnahmen hatten sich auf 6 Millionen, die Ausgaben auf 3,9 Millionen, das Reinerträgniss demnach auf 2,1 Millionen belaufen. Die Ausgaben betrugen also 64 pCt. der Bruttoeinnahme.

Zur Befriedigung der Actionäre und der Obligationsinhaber waren, bei einem mittleren Zinsfusse von 16,13 Franken pro Jahr, insgesammt 4,3 Millionen erforderlich; hierzu kamen noch die Zinsen der schwebenden Schuld mit 250 000 Franken, d. i. im Ganzen ca. 4,55 Millionen.

Um aus dieser unliebsamen Lage herauszukommen, wurden nach Einstellung der Zinszahlungen sämmtliche Nettoeinnahmen auf die Tilgung der schwebenden Schuld und den Umbau der Gleise, deren Zustand wirklich betriebsgefährlich war, verwendet.

Ende 1869 war dieses Ziel erreicht und es konnten im Februar 1870 die im Januar 1867 fällig gewesenen Coupons nachgezahlt und 612 Obligationen zur Amortisirung aufgerufen werden.

Auch die Betriebsergebnisse des Jahres 1871 waren derart günstige, dass die Zahlung zweier Coupons pro Jahr stattfinden konnte; die Gesellschaft versuchte nun Mittel und Wege zur Zahlung der noch rückständigen acht Coupons an die Inhaber der Obligationen zu finden. Die zu diesem Zwecke mit der Regierung eingeleiteten Verhandlungen verliefen jedoch nach dreijähriger Dauer gänzlich resultatlos und die Gesellschaft nahm nunmehr bei der Société générale de Crédit industriel in Paris einen Vorschuss von 14 Millionen Franken auf, welchen sie auf die Bezahlung der rückständigen Coupons verwandte. Dieser Vorschuss war im Jahre 1876 bis auf 3 Millionen getilgt, und es wurden nunmehr zur Deckung dieses letzteren Debet und zur Beschaffung der Mittel zum Ausbau der Nordlinie, sowie ferner zum Bau der die Verbindung mit den Staatsbahnen herstellenden Brücke über den Douro mit Genehmigung der Regierung 30 000 neue Obligationen ausgegeben. In Folge dieser Operation konnte die seit 10 Jahren im Rückstande befindliche Amortisation von 8 148 Obligationen vorgenommen werden; das Jahr 1877 sah die Gesellschaft von allen älteren Verpflichtungen völlig befreit, ja es konnte sogar eine Dividende von 10 Frcs. auf die Stammactien vertheilt werden, welche im folgenden Jahre sich verdoppelte. Die Einnahmen pro 1878 betrugen im Eilgutverkehr 5,80 Millionen, im Frachtgutverkehr 4,9 Millionen, sonstige Einnahmen 152 177 Frcs. Die Ausgaben betrugen: Allgemeine Verwaltung 377 249 Frcs., Betrieb 808 332 Frcs., Bahnerhaltung 911 905 Frcs., Zugförderung 976 691 Frcs., allgemeine Ausgaben 85 831 Frcs., Ergänzungsbauten etc. 164 980 Frcs., in Summa 3 324 988 Frcs. Der Reinertrag belief sich somit auf 7,2 Millionen und ergab sich nach Abzug von 5,5 Millionen für Zinsen und Amortisation der Obligationen ein Ueberschuss von 1,67 Millionen. (Fortsetzung folgt.)

Die Italienischen Eisenbahn-Conventionen.

(Schluss aus No. 92 S. 1185.)

V. Aenderungen in den besonderen Vereinbarungen.

Auch bei diesen wichtigen Ergänzungen zu den Verträgen mit den Betriebsgesellschaften sind gegen den ursprünglichen Entwurf verschiedene Abänderungen bewerkstelligt worden, von denen als die wichtigsten folgende zu erwähnen sind.

*) Die Krisis scheint ihren letzten Grund mit in dem schlechten Bau der Bahnen gehabt zu haben. Denn bereits mit der Uebernahme des Betriebs mussten an vielen Punkten der Bahn unumgänglich nothwendige Ergänzungsbauten ausgeführt werden, eine umfangreiche Auswechslung von Schwellen, Erweiterungen und Verbesserungen von Bahnhöfen vorgenommen werden, Arbeiten, welche überaus starke Ausgaben im Gefolge hatten, deren Deckung aus den gewöhnlichen Mitteln nicht möglich war.

a) Inländische Industrie. Als Grundsatz soll festgehalten werden, dass für die Beschaffung des festen wie beweglichen Inventars und Materials bei gleicher Forderung etc. stets der einheimische Submittent gegenüber dem Ausländer den Vorzug zu erhalten hat; das Nämliche tritt ein, wenn die Forderung des Inländers um nicht mehr als 5 pCt. gegen die ausländische höher sein sollte (Zoll- und Transportspesen mit eingerechnet). Es mag hierbei bemerkt sein, dass von mehreren Seiten eine Differenz von acht Procent befürwortet, diese aber Seitens der Commission als unnöthige Erschwerung für die Betriebsgesellschaften abgelehnt wurde, „weil der regierungsseitige Vorschlag die nationale Industrie zur Genüge sichere.“ Zur Ergänzung resp. Milderung schlug die Commission noch die beiden Bestimmungen vor, „dass einmal der Bedarf an Material von zwei zu zwei Jahren festgestellt werden möchte, um den inländischen Werken eine gewisse Sicherheit für Arbeit zu verleihen und ihnen einen etwas grösseren Zeitraum für die Ausführung zu lassen; zweitens sollte im Fall der Lieferungsvergebung an einen Ausländer vom Concessionär das bezügliche Uebereinkommen in beglaubigter Form der Regierung zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden, ein Lieferungsvertrag ohne diese regierungsseitige Feststellung aber ohne Giltigkeit bleiben.“

b) Durchgehende Züge. Während des laufenden Jahres war der in 1883 bestandene Turnus und Durchlauf der Züge beibehalten worden; nach den vorliegenden Abmachungen sollte dieses ausgedehnte Anschliessen auf dem gesammten bezüglichen Netz auch ferner beibehalten werden. Nach den jetzt angenommenen Grundsätzen sollen vom Giltigkeitstermin der Contracte ab: die Linien des Ergänzungsnetzes (besonders die neueren) zwei durchgehende Züge in jeder Richtung erhalten (jedoch in zweifelhaften Fällen zunächst auf sechs Monate versuchsweise, während als Grundprincip für das ganze Netz die Zahl von drei Zügen anzusehen bleibt). Erreichen die ebengenannten Ergänzungslinien eine kilometrische Einnahme von 6 000 L., so wird dies Grundprincip auch auf sie angewandt. Bei dem Hauptnetz kann bei 9 000 L. Einnahme pro Kilometer von der Regierung die Einlegung eines vierten Zuges verlangt werden, und analog ist bei den gegenwärtig in Betrieb befindlichen Linien eine Herabsetzung der Zugzahl bis auf drei zulässig, sobald durch Ablenkung des Verkehres auf andere abkürzende Linien die Einnahme unter 9 000 L. heruntergeht. Linien des Ergänzungsnetzes, welche solchergestalt in die Kategorie des Hauptnetzes übertreten und 15 000 L. pro Kilometer erreichen, werden mit vier Zügen betrieben.

c) Reservefonds. Es war ursprünglich bestimmt, dass die Reparatur von Schäden, welche durch höhere Gewalt verursacht wurden, nicht zu Lasten des Reservefonds zu verrechnen wären, sobald sie einer Nachlässigkeit im Dienstbetriebe oder einem anderen Verschulden des Concessionärs zuzuschreiben seien. Um Missverständnissen vorzubeugen, wurde noch hinzugefügt, dass auch ein mangelhafter Dienstbetrieb den Concessionär zur Uebernahme dieser Kosten verpflichten solle, ebenso die Reparaturkosten derjenigen Schäden von ihm zu tragen seien, welche aus Constructionsfehlern bei contractlich von ihm in Accord übernommenen Bauten herrührten.

d) Stark geneigte Strecken. Die Commission hatte vorgeschlagen, dass die für Strecken von mehr als 10 pro mille Neigung vereinbarten Zuschläge erst bei Strecken von mehr als 15 pro mille Neigung beginnen sollten. Die Gesellschaften glaubten diese Herabminderung nicht annehmen zu können, schlossen sich jedoch einem Compromiss dahin an, dass bei solchen Strecken, welche Steigungen über 15 pro mille enthielten, die Steigungen von 10 bis 15 ‰ nicht zu rechnen seien. Somit wurde die Last für den Staat etwas verringert.

e) Personal. Die Seitens der Regierung behufs Sicherung des Looses der Eisenbahnbeamten vorgeschlagenen Massregeln sowie die bezüglichen Petitionen sind von der Commission eingehend geprüft worden und wurden mit einigen Varianten in den Vorschlägen genehmigt. So wurde von der Commission z. B. vorgeschlagen, dass die Betriebsgesellschaften bei Regelung der Verhältnisse und des Einkommens der Beamten nicht allein auf die Art und Bedeutung der gegenwärtig bekleideten Function, sondern auch auf die Anciennetät in dem bisherigen Grade des bezüglichen Beamten ihr Augenmerk richten sollten; ferner, dass die Uebersicht über die Stellenbesetzung vor ihrem Inkrafttreten der Regierung vorzulegen sei, damit diese feststelle, ob sie den Vorschriften der Vereinbarung entspreche. Ferner wurde ausdrücklich erklärt, dass das ausserordentlich über den Etat vorhandene Baupersonal dasjenige Gehalt fortbeziehen solle, in dessen Genuss es sich zur Zeit des Ueberganges in den Dienst der neuen Betriebsverwaltung befunden habe, sowie, dass dieses Personal bei etwaigen Neubauten vorzugsweise heranzuziehen sei, insoweit es nicht vielleicht bis dahin in das etatsmässig vorgesehene Betriebspersonal habe einrücken können.

f) Schiedsrichterliche Behörde. Ursprünglich setzte der Vereinbarungsentwurf nur fest, dass dieses Schiedsgericht nach der Bestimmung des Art. 12 des Gesetzbuches über das bürgerliche Gerichtsverfahren zu ernennen sein. Die Commission deutete den Artikel dahin, dass qu. Collegium sich aus dem Präsidenten des Appellhofes zu Rom, einem Staatsrathe, einem Rathe des Rechnungshofes und zwei Technikern zusammenzusetzen habe, von welchen letzteren den einen der Staat, den anderen die Gesellschaft zu bestimmen habe. Die Vertragschliessenden waren indessen mit dieser Fassung nicht einverstanden, weil es nicht gut zulässig erschien, dass von fünf Schiedsrichtern vier zu Körperschaften gehören sollten, welche vom Staat mehr oder minder direct abhängig sind. Schliesslich wurde ein neuer Grundsatz vereinbart, nach welchem jede der Parteien je zwei Schiedsrichter und einen Stellvertreter zu bestimmen hätte, welche dann ihrerseits das fünfte Mitglied nebst Stellvertreter wählen sollten. Falls eine Einigung über letztere nicht zu erzielen sei, sollten die bezüglichen Namen dem Cassationshof zu Rom angegeben werden, welcher alsdann die betreffende Person durch seine Mitglieder wählen lassen würde. Zugleich wurde festgesetzt, dass die Schiedsrichter drei Jahre in ihrer Function verbleiben und wiederwählbar sein sollten, dass das Collegium seinen Sitz in Rom haben müsse, dass grundsätzlich Berufung wie Cassationsrecurs zulässig und hierfür die betreffenden Gerichtshöfe zu Rom zuständig sein sollten, und dass ferner beide Parteien das Schiedsgericht zu gütlichem Vergleich in Anspruch nehmen dürften.

g) Dampftramways. Die Betriebsgesellschaften, die bereits zur Einrichtung von Verbandsverkehren mit angrenzenden Eisenbahnverwaltungen und Schifffahrtsunternehmen verpflichtet sind, sollen nach einem weiteren Zusatz auch veranlasst werden, den Dampftramways, sofern sie nicht Concurrenz treiben, eine ähnliche Behandlung angedeihen zu lassen, wie sie den Anschlussgleisen von gewerblichen oder Handelsetablissements gewährt wird. („Monitore d. str. ferr.“ No. 46.) St.

(Die von uns ausgesprochene Ansicht, dass die Eisenbahnconventionen keine grosse Opposition in den Italienischen Kammern finden werden, findet insofern bereits Bestätigung, dass die oppositionelle Linke, wie telegraphisch gemeldet wird, beschloss, bei dem heute am 26. d. M. erfolgenden Wiederzusammentritt der Kammern dem Seitens der Regierung beabsichtigten Antrag auf sofortige Berathung der Eisenbahnconventionen nicht entgegenzutreten. Die Red.)

Amerikanische Correspondenz.

Betrügerische Aenderung von Billets.

In der letzten Versammlung des Nationalvereins der General-Passenger and Ticket-Agents war ein Comité von 4 Personen ernannt zur Erörterung der Frage, wie der häufig vorkommenden Verfälschung der sogen. Skeleton-Tickets (in Deutschland mehrfach Blanket-Billets genannt), in welche Bestimmungsort und Preis, event. auch Gültigkeitsdauer etc. handschriftlich unmittelbar vor Ausgabe eingetragen werden, vorzubeugen sei.

Das Comité hat unter Zuziehung eines namhaften Chemikers festgestellt, dass alle Arten der gebräuchlichen Schreibtinten durch Anwendung chemischer Mittel vom Papier entfernt werden können, ohne auf letzterem sichtbare Spuren zu hinterlassen resp. ohne dasselbe zu verändern und dass es daher ein Leichtes ist, derartige Billetkarten mit einem anderen als dem ursprünglichen Bestimmungsorte etc. zu beschreiben.

Nach vielfachen Proben von Tinten allerlei Art hat man eine als „Kosmian safety ink“ bezeichnete, leider nicht näher beschriebene Tinte als eine solche befunden, welche allen Versuchen der Wiederentfernung vom Papier durch chemische Mittel dauernd widerstanden hat. Deren Anwendung bei derartigen Billets wird daher den Eisenbahnverwaltungen vom Comité dringend empfohlen.

Academische Vorlesungen über Eisenbahnöconomie.

Auf der Universität zu Newhaven (Conn.) hat der Professor des Yale College, Mr. Arthur T. Hardley, begonnen, vorbezeichnete Vorlesungen zu halten. Bisher ist es, wie die „Railr. Gaz.“ sagt, schwierig gewesen, Jemand zu finden, welcher ernsthafte Studien über diese Materie zu machen bereit gewesen wäre und wenn sich Jemand gefunden hätte, wäre es fraglich geblieben, was zu lesen und was lesenswerth gewesen. Kaum irgendwer im Lande hatte die bezügliche Literatur genau verfolgt gehabt und nur sehr Wenige, welche dem Gegenstand einige Beachtung geschenkt, besassen den erforderlichen Grad von Bildung und die gründliche Kenntniss der Principien der Eisenbahnöconomie, um sie zu befähigen, über den Werth des hierüber Geschriebenen sich ein gründliches Urtheil zu bilden oder als Führer Anderer beim Studium zu dienen.

Mr. Hardley wird nun im laufenden academischen Jahr Vorlesungen halten über: „Die Geschichte, die geschäftlichen Methoden der Bahnen und die mit denselben verbundenen socialen Fragen.“ Das in jener Zeitung mit veröffentlichte specielle Programm erstreckt sich natürlich zunächst über alle bezüglichen Amerikanischen Verhältnisse; ein besonderer Abschnitt: „Fremde Eisenbahnen und Eisenbahn-Gesetzgebung“ stellt aber auch Mittheilungen über England, Belgien, Russland

Oesterreich, Frankreich und Italien in Aussicht; Deutschland scheint aber dem Mr. Hardley, wie so vielen seiner Landsleute, in Bezug auf Eisenbahnen noch terra incognita zu sein, denn hiervon ist nicht die Rede!

Hochbahnen in Newyork.

Der Verkehr und die Einnahmen des gesammten Hochbahn-Systems für das mit Ende September schliessende Rechnungsjahr und in den entsprechenden 5 vorhergegangenen Jahren sind wie folgt gewesen:

Jahr	Zahl der Passagiere	Einnahmen D.	Einnahme pro Passagier Cts.
1879 . . .	46 045 181	3 526 825	7,15
1880 . . .	60 831 757	4 612 975	7,58
1881 . . .	75 585 778	5 311 075	7,03
1882 . . .	86 361 029	5 973 633	6,92
1883 . . .	92 124 943	6 386 505	6,93
1884 . . .	96 688 992	6 723 832	6,95

Der in den ersten Jahren nach der Eröffnung rapide steigende Verkehr geht jetzt nur langsam weiter aufwärts; dies liegt zum Theil darin, dass die jetzt vorhandenen Linien an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gelangt sind. In der Geschäftszeit folgen die Züge sich so nahe nach einander, als es die Sicherheit nur irgend noch zulässt; sie haben so viel Wagen, als die Maschinen ziehen können und die Maschinen sind so gross und kräftig, als das Gestänge es gestattet. Wenn die Westseite der Stadt zwischen der 59. Strasse und Harlem ausgebaut sein wird, ist aber wieder eine sehr grosse Verkehrsvermehrung zu erwarten.

Neuestens ist auf den Bahnen der bisher nur an Wochentagen und für die Stunden von 5½—8½ und 4½—7½ an Sonntagen erhobene Preis von 5 Cts. für den ganzen Sonntag eingeführt, während er an den Sonntagsstunden ausser den vorbezeichneten bisher 10 Cts. betrug.

Dies hat an dem ersten Sonntage — bei freilich ungünstigem Wetter — eine Steigerung des Verkehrs gegen das Vorjahr um 64 828 Passagiere — von 151 777 auf 216 605 —, aber eine Verminderung der Bruttoeinnahme um 1 000 D. — von 11 833 D. auf 10 833 D. — zur Folge gehabt. Nach und nach wird aber diese Neuerung gewiss eine weit erheblichere Vermehrung der Sonntagsbeförderung herbeiführen. („Railr. Gaz.")

Farbige Beamte.

Dass in den südlichen Staaten der Nordamerikanischen Union der Hass gegen die farbige Race noch in nicht geringem Masse fortbesteht, ergiebt sich aus folgender Mittheilung der „Railr. Gaz.":

Bedeutende Aufregung ist auf der Texas und Pacificbahn vor einiger Zeit verursacht durch die Verwendung Farbiger als Feuerleute. Die weissen Feuerleute protestirten, aber die einzige Antwort der Verwaltung war die Entlassung mehrerer derselben und ihre Ersetzung durch farbige Leute. Dies hat zu gewissen Gewaltthätigkeiten geführt, indem ein oder zwei Züge durch maskirte Männer angehalten und deren Feuerleute gezwungen wurden, die Maschine zu verlassen. Neuerlich ist nun eine grössere Anzahl vom Werkstatts- und Zugpersonal entlassen und es herrscht jetzt ein sehr übler Geist in den Leuten, besonders bei den durch die Neger verdrängten.

Beobachtungen auf Europäischen Bahnen.

Ein Fachmann, Charles Paine, veröffentlicht über eine von ihm gemachte Reise nach Europa, bei der er die Hauptbahnen u. A. auch Deutschlands besucht hat, in der „Railr. Gaz." vom vom 24. October cr. einen längeren Bericht über seine Beobachtungen, die manches Bemerkenswerthe enthalten. So sagt er z. B. über die Wagen:

„In manchen Einzelnheiten ist der Europäische Wagen dem Amerikanischen vorzuziehen; die Sitze sind comfortabler; die Fenster können heruntergelassen und dadurch eine genügende Ventilation, ohne Zug für die Passagiere, erzeugt werden; der Letztere wird verhältnissmässig wenig gestört durch die geringe Zahl von Personen, welche während der Fahrt in sein Coupée eintritt oder dasselbe verlässt; denn der Bremser, Zeitungsverkäufer, Conducteur oder ruhelose Passagiere, welche in den Amerikanischen Wagen die Thüren an den Enden des Wagens öffnen und zuwerfen und das ermüdete Opfer den Tag über ärgern, können ihn in Europa nicht stören.

Die Art der Heizung oder vielmehr Nichtheizung der Wagen dort, mit Flaschen von warmem Wasser, ist lächerlich; je mehr der Reisende durchkältet wird, desto kühler werden die Flaschen und schliesslich würden Passagier und Flasche zusammenfrieren, wenn es kalt genug wäre. Einzelne Wagen sind mit unter dem Fussboden angebrachten Oefen versehen; diese sind besser." (Danach scheint sich der Reisende in Deutschland, wo fast überall Presskohlen- oder Dampfheizung besteht, doch wenig umgesehen zu haben.)

„In der Schweiz hat man ein schlechtes Compromiss zwischen dem Amerikanischen und Europäischen Wagen versucht, indem man bei langen Wagen auf Trucks die Theilung in Coupés mit Endthüren und Mittelgang verbindet, wobei der denkbar schlechteste Wagen entstanden ist. Es trägt zu dem üblen Renommée Amerikas in Europa bei, dass diese Wagen Amerikanische genannt werden."

Vom Personal wird erwähnt:

„Die Eisenbahnbeamten sind überall in Uniform, unabänderlich höflich, allgemein aufmerksam, und augenscheinlich bestrebt, dem Passagier dienstbar zu sein ohne Rücksicht auf ein Trinkgeld, wiewohl dies auch nicht abgelehnt wird. Sie sprechen gewöhnlich neben ihrer Muttersprache noch eine andere. In der Schweiz, welche keine eigene Sprache hat, sprechen sie nothwendigerweise Französisch, Italienisch und Deutsch, manche auch Englisch. In Deutschland, längs der Hauptlinien, wird fast überall Englisch gesprochen, wiewohl nicht von allen Beamten." (Auch hierin dürfte die Beobachtung mit der Wirklichkeit wenig übereinstimmen.)

Hauptsächlich gerühmt werden noch die Einrichtungen der Stationen, besonders die Deutschen Buffets, die Sauberkeit der Aborte etc.

Der Schluss des Berichts lautet:

„Meine Beobachtung führt zu der Ansicht: dass, obwohl das Eisenbahnwesen in Amerika so gut verstanden wird, als in Europa, wir uns doch, was den Bau der Bahnen und den Betrieb betrifft, in wichtigen Einzelnheiten nicht günstig mit den Europäern vergleichen können; wir achten nicht genug auf Ordnung und Sicherheit; unser Personal ist nicht so wohl disciplinirt als das dortige; unsere Passagiere werden nicht so aufmerksam behandelt und haben nicht den gleichen Comfort, wie in Europa."

Sonntagsdienst.

Im Staat Massachusetts ist in neuerer Zeit die Frage, wie weit auf den dortigen Eisenbahnen Sonntagsdienst zu gestatten sei, wieder sehr hervorgetreten. Nach einem aus alter Zeit herübergekommenen dortigen Gesetze wird Geschäft und Arbeit am Sonntag (Lord's Day) untersagt, ausgenommen „Werke der Nothwendigkeit und Wohlthätigkeit", doch ist diese puritanische Beobachtung des Sonntags längst ausser Mode gekommen, ausgenommen in manchen kleinen Landstädten. Namentlich fahren in grossen Städten die Pferdebahnen Sonntags ebenso, im Sommer sogar noch stärker, als an den Wochentagen, und zwischen Boston und seiner Umgebung sind auf allen Bahnen mehr oder weniger Züge Sonntags im Gange. Durchgangszüge zwischen Boston und wichtigen Punkten anderer Staaten fahren ebenfalls Sonntags seit Jahren. Alles dies geschieht mit Verletzung des Gesetzes, aber die öffentliche Meinung unterstützte mehr die Verletzung als das Gesetz.

Vor zwei bis drei Jahren wurde der Versuch gemacht, letzteres zu ändern, was um so erwünschter erschien, als die dem Staat gehörige Troy & Greenfield Bahn, um concurrenzfähig mit den übrigen westwärts führenden Bahnen zu bleiben, die Gesetzübertretung mitmachen muss.

Die Legislatur sträubte sich indessen, von der puritanischen Tradition gänzlich abzugehen und es wurde schliesslich ein Compromiss getroffen, wonach das Eisenbahncommissariat diejenigen Sonntagszüge genehmigen darf, die es für nöthig oder schicklich hält.

Jetzt findet nun die Durchführung von Durchgangszügen zwischen Boston und St. Louis über die Hoosac Tunnel Linie an Sonntagen, obwohl auf dieser schon zahlreiche Sonntagszüge verkehren, Widerstand bei den guten Leuten in Greenfield, die westlichen Anschlussbahnen sagen dagegen, dass ein solcher Zug nichts nützen kann, wenn er, bei der Abfahrt von St. Louis am Freitag, an der Grenze von Massachusetts am Sonntag liegen bleibt. Das Commissariat forderte öffentlich zur Erklärung über die Frage auf, wobei viele Stimmen sich dafür und dagegen erklärten; eine Petition von 2 000 Männern und Frauen sprach sich dagegen, eine solche von 4 000 Stimmen dafür aus. Das Commissariat hat sich hiernach die Entscheidung vorbehalten, indessen vorübergehend Erlaubniss zur Ablassung der Züge ertheilt.

Eine andere Art von Anti-Sonntagzug-Bewegung fand neuerlich in Springfield statt. Eine Petition mit zahlreichen Unterschriften verlangte Aufhebung der Sonntags-Güterzüge der Boston & Albany Bahn und das Commissariat stellte die Frage zur öffentlichen Anhörung. Die Bewegung war ostensibel im Interesse des Personals eingeleitet und bei dem öffentlichen Verfahren meldeten sich verschiedene frühere Bahnbedienstete mit der Behauptung, dass sie die Bahn wegen des Sonntagsdienstes verlassen hätten; aber seitens der Bahn wurde nachgewiesen, dass kein Beamter gezwungen wird, Sonntagsdienst zu thun und

Niemand entlassen ist wegen Verweigerung solchen Dienstes. Augenscheinlich sind auch aus der grossen Anzahl von Beamten der Boston & Albany Bahn viele gern zur Dienstleistung an Sonntagen bereit wegen des ihnen dadurch zukommenden Zuschlags-Tageslohns.

Die Frage gipfelt daher in dem Satze: „soll das Gesetz angerufen werden, einen Ruhetag zu erzwingen für solche, welche bereit sind oder wünschen Dienst zu thun?"

Auf alle Fälle, so schliesst der Artikel der „Railr. Gazette", dem wir Vorstehendes entnehmen, ist es im Interesse der Beamten wünschenswerth, dass die Zahl der Züge an Sonntagen so viel als möglich eingeschränkt werden möge. Ganz abgesehen von religiösen Erwägungen, werden die Leute sich besser befinden bei einem regulären Ruhetage, wenn auch andere Leute einen solchen haben.

Explosion eines Petroleumwagens.

Unter den Unglücksfällen des Monats September cr. findet sich auch ein durch Explosion eines Petroleum-Bassinwagens während der Fahrt entstandener.

Als Erklärung hierfür wird angenommen, dass durch eine geringe Lekkage eine kleine Oelpfütze entstand, in welche Funken von der Locomotive geflogen sein müssen. Doch erklärt dies nicht, wie das Feuer sich dem Innern des Kessels mitgetheilt haben könnte. H.

Präjudizien.

v. O. **Eine Vertragsvereinbarung, betreffend Befreiung von den Communalsteuern ist gesetzlich ungültig, selbst wenn diese Vereinbarung als Gegenleistung in einem onerosen Vertrage getroffen worden ist. Ebenso unwirksam sind Vertragsbestimmungen, durch welche das gesetzliche Verbot der Steuerbefreiung umgangen werden soll.** Aus den Entscheidungsgründen: Durch Vertrag vom Jahre 1861 hatte die Stadtgemeinde Geldern zu dem Ausbau der Crefeld-Clever Bahnlinie der Rheinischen Eisenbahngesellschaft in verschiedener Richtung Beihilfe versprochen und es war namentlich im § 1 stipulirt: Die Gemeinde Geldern verpflichtet sich, der Rheinischen Eisenbahngesellschaft die Befreiung von Communallasten aller Art zu gewähren. Sollte der Nachlass der Communalsteuern aus irgend einem Grunde Beanstandung finden, so verpflichtet sich die Gemeinde, so lange ihrerseits von der Eisenbahn eine Communalsteuer erhoben wird, jedesmal einen dem Steuerbetrage gleichen Betrag innerhalb sechs Wochen vom Tage der Erhebung zurückzuerstatten. Im Jahre 1881 hat die Gemeinde Geldern auf Grund der Rheinischen Städteordnung vom 15. Mai 1856 die Communal-Einkommensteuer eingeführt und von der Eisenbahngesellschaft die Aufhebung der steuerbefreienden Vertragsbestimmung als rechtlich unwirksam gefordert. Die Stadtgemeinde Geldern erhob nun Klage gegen die von der Königlichen Eisenbahndirection vertretene Eisenbahngesellschaft auf Nichtigkeitserklärung der steuerbefreienden Vertragsbestimmung, gestützt auf Artikel 101 der Preussischen Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850 („In Betreff der Steuern können Bevorzugungen nicht eingeführt werden.") und auf den die Steuerbefreiungen ausschliessenden § 4 der Rheinischen Städteordnung vom 15. Mai 1856. Die Klägerin (Stadtgemeinde Geldern) erstritt in beiden Rechtszügen ein obsiegendes Urtheil und die von der Eisenbahndirection eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen, welches begründend ausführte: „Im Anschluss an die heutige Entscheidung des Senats in der Cassationssache der Rheinischen Eisenbahngesellschaft wider die Stadtgemeinde Crefeld und die Ausführungen des vormaligen Preussischen Obertribunals in dem Urtheil vom 12. März 1878 ist mit dem Ober-Landesgericht anzunehmen, dass, wenn der mehrgenannte § 4 im Absatz 1 den Grundsatz ausspricht, dass alle Einwohner des Stadtbezirks — und dies gilt nach Abs. 4 auch für juristische Personen, welche in dem Stadtbezirke Grundeigenthum besitzen oder ein stehendes Gewerbe betreiben — zur Theilnahme an den Gemeindelasten nach den Vorschriften der Städteordnung verpflichtet sind, damit eine dem öffentlichen Rechte angehörende Gesetzesvorschrift zwingender Natur, welche durch Privatdisposition nicht rechtswirksam abgeändert werden kann, gegeben ist. Wenn nun gegen diese Auffassung von der Beklagten geltend gemacht wird, dass § 4 a. a. O. selbst Ausnahmen von dem ausgesprochenen Grundsatze zulasse und eine Verbotsbestimmung in der angegebenen Richtung nicht enthalte, daher auch nur als dispositives Recht begründend angesehen werden könne, so scheitert diese Argumentation schon an der zutreffenden Ausführung des Ober-Landesgerichts, dass aus dem Umstande, dass der Gesetzgeber im § 4 alle persönlichen Befreiungen aufhebt und für die Zukunft nur einige bestimmte und eng begrenzte Ausnahmen sanctionirt, der Wille desselben, die das Princip des § 4 gefährdende Zulassung vertraglicher Befreiungen auszuschliessen, sich klar ergebe. Einer ausdrücklichen Verbotsbestimmung in diesem Sinne, welche die Beklagte vermisst, bedurfte es auch nicht, da ein zwingendes gesetzliches Gebot das Verbot, Abweichendes durch Vertrag festzusetzen, von selbst in sich schliesst. Hierbei ist zugleich vom Ober-Landesgericht mit Recht hervorgehoben worden, dass das Besteuerungsrecht nur auf staatlicher Zulassung beruhe und nur in den bestimmten Grenzen und nach Massgabe der gesetzlichen Vorschriften ausgeübt werden könne, den Gemeinden aber die Befugniss, über die Steuern im Wege des Vertrages zu verfügen und einzelnen Steuerpflichtigen Befreiungen zu gewähren, nirgends beigelegt sei. Demgegenüber kann es nun auch auf die Motive jener Vertragsstipulation sowie auf die Frage der Gegenleistung nicht ankommen. Endlich beruht auch die Annahme des Ober-Landesgerichts, dass die eventuelle Vereinbarung der Parteien, dass im Falle der Steuernachlass Beanstandung finden sollte, die Klägerin jedesmal einen der erhobenen Steuer gleichen Betrag innerhalb einer bestimmten Frist zurückzuerstatten verpflichtet sein solle, als auf eine directe Umgehung des Gesetzes abzielend, ebenso als die principale Stipulation hinfällig sei, auf einer rechtlich durchaus zutreffenden Auffassung." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 14. October 1884. Rep. 202/84.)

Literatur.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Deutscher Gerichte. Herausgegeben von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath. Band I, II und III. Heft 1 und 2. Carl Heymann's Verlag, Berlin W.

Die Veranstaltung einer vollständigen Sammlung eisenbahnrechtlicher Entscheidungen Deutscher Gerichte, insbesondere des Deutschen Reichsgerichts, erscheint uns bei der grossartig wachsenden Bedeutung der Deutschen Eisenbahnen und ihrer Verkehrs- und Rechtsbeziehungen als ein verdienstliches Unternehmen.

Das Bedürfniss einer solchen Sammlung wird nicht allein für die Behörden und Beamten der Deutschen Eisenbahnverwaltungen selbst, sondern auch für alle anderen Verwaltungs- und Justizbehörden, für Richter und Anwälte, sowie für den grossen Kreis derjenigen Interessenten vorliegen, welche mit den Eisenbahnen in unausgesetzten Verkehrsbeziehungen stehen. Sie alle haben ein Interesse, über den Inhalt sämmtlicher wichtigen Rechtssprüche, vornehmlich des Deutschen Reichsgerichts, welche sich auf die Entscheidung der streitigen Fragen auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts und auf die Auslegung der betreffenden Gesetze beziehen, fortdauernd in Kenntniss gehalten zu werden.

In den vorhandenen allgemeinen Erkenntnisssammlungen und Fachzeitschriften werden nun zwar eisenbahnrechtliche Entscheidungen mitgetheilt, aber (wenn wir von dem Archiv für Eisenbahnwesen absehen) zerstreut, so dass es mühsam ist, sich über die einschlägige Rechtsprechung genau zu informiren.

In Oesterreich ist dieses Bedürfniss bereits anerkannt und durch die Herausgabe mehrerer Sammlungen (von Röll etc.) befriedigt worden.

Eine vollständige Sammlung eisenbahnrechtlicher Entscheidungen Deutscher Gerichte mit besonderer Berücksichtigung der Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts und des Preussischen Ober-Verwaltungsgerichts giebt jetzt der durch seine eisenbahnrechtlichen Schriften rühmlich bekannte Regierungsrath Dr. Eger, Justitiar der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau, heraus und scheint uns damit die Lösung dieser schwierigen Aufgabe in sachkundigen und besonders fleissigen Händen zu liegen. —

Bereits sind Band I und II sowie Heft 1 und 2 von Band III jetzt am Ende des Jahres und zwar auf einmal erschienen, während das Schlussheft dieses Band III bereits in viermonatlicher Frist folgen wird. Alljährlich soll weiter ein Band von drei Heften veröffentlicht werden.

Band I enthält 216 vom 1. October 1879 bis 1. April 1881 publicirte Erkenntnisse, — abgesehen von 3 Entscheidungen des Preussischen Ober-Verwaltungsgerichts, einer Entscheidung des O.-L.-G. Darmstadt und einer Entscheidung des Obersten Landesgerichts, lauter Erkenntnisse des Deutschen Reichsgerichts.

Band II publicirt ebenfalls nur Entscheidungen Deutscher obersten Gerichts- und Verwaltungsbehörden, und zwar vom 1. April 1881 bis 1. Februar 1883; während Band III die Erkenntnisse vom 3. Februar 1883 bis Ende 1884 umfassen wird.

Wie die vorliegenden Bände ersehen lassen, wird die Sammlung sich vornehmlich auf folgende Gebiete erstrecken:

1. Haftpflicht der Eisenbahnen für Tödtung und Körperverletzung beim Eisenbahn- und Fabrik-(Werkstätten-) Betriebe.
2. Eisenbahn-Frachtrecht (nach dem Handels-Gesetzbuche und den Eisenbahn-Betriebsreglements).
3. Enteignung.
4. Verwaltungsstreitsachen (insbesondere Wege- und Bausachen).
5. Zoll-, Steuer- und Stempelangelegenheiten.
6. Eisenbahnpolizei und Strafrecht.
7. Eisenbahn-Actiengesellschaftsrecht.

Jedoch soll nach dem vorliegenden Prospecte die Aufnahme von Entscheidungen aus anderen Gebieten, welche die Rechtsbeziehungen der Eisenbahnen berühren und auch einschlagende wichtige Erkenntnisse ausländischer, namentlich Oesterreichischer Gerichte nicht ausgeschlossen werden.

Einer jeden Entscheidung ist zur Erleichterung der Uebersicht eine kurze Inhaltsangabe in Form einer Ueberschrift vorangeschickt. Für die Wiedergabe der Entscheidungen ist die chronologische Reihenfolge gewählt worden. Wir würden gegen diese einfachste Form der Publikation nichts zu erinnern haben, wenn zur Ergänzung ein systematisches Inhaltsverzeichniss beigefügt worden wäre, aus welchem man eine Uebersicht der abgedruckten Erkenntnisse nach Rechtsmaterien erhielte. Ein solches Inhaltsverzeichniss, welches weder durch das jedem Bande vorgedruckte nochmalige chronologische Verzeichniss der Entscheidungen, noch auch durch das alphabetische Sachregister, oder durch die Uebersicht der in den Entscheidungen berührten Gesetzesstellen genügend ersetzt wird, vermissen wir und sprechen den Wunsch aus, dass der Herausgeber diesem Mangel bei Bearbeitung des noch ausstehenden letzten Hefts vom 3. Bande nachträglich abhilft.

Die äussere Ausstattung der Sammlung entspricht vollständig dem in gleichem Verlage erscheinenden, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Archiv für Eisenbahnwesen, so dass man zu der Annahme verleitet werden könnte, das genannte Ministerium habe die Eger'sche Publikation irgend gefördert, zumal auch der Wortlaut des Prospects solches vermuthen lässt. Dieses ist aber nach unsern Informationen in keiner Weise der Fall gewesen.

Der Preis der 3 Bände zusammen beträgt 30 ℳ, ein Preis, welcher im Vergleich zu dem ähnlicher Publikationen nicht als billig bezeichnet werden kann.

Einheitliche Local- und Verbandtarife auf Basis gleicher Coefficienten. Vom F. Ponger, Inspector der Ungarischen Nordostbahn. — Verlag L. Aigner, Budapest 1884.

Mit der uns vorliegenden 23 Seiten umfassenden Broschüre hat der Verfasser eine Studie der Oeffentlichkeit übergeben, welche nicht allein auf eine Vereinfachung der Form unserer jetzigen Tarife hinzielt, sondern auch die Einführung eines neuen, einheitlichen Tarifsystems ins Auge fasst.

Der Vorschlag des Verfassers geht dahin, anstatt der Einheitssätze für jede der verschiedenen Tarifclassen nur zwei Grundtaxen aufzustellen, dagegen sämmtliche anderen Tarifclassen mittelst Verhältnisszahlen (Coefficienten) auszudrücken, welche mit der entsprechenden Grundtaxe multiplicirt die Taxe der betreffenden Tarifclasse geben würde.

Als Grundtaxen werden die Einheitssätze der gegenwärtigen Tarifclassen II und A empfohlen und zwar wären sämmtliche Eilgutsätze, ferner die Sätze für die Classe I und für sperrige Güter, sowie jene für lebende Thiere, Equipagen und Leichen auf den Satz der Classe II, hingegen alle anderen Tarifclassen, Special- und Ausnahmetarife auf den Einheitssatz der Classe A zu reduziren.

Bei Annahme dieses Systems wäre es daher nur nothwendig die Stationstarife für die zwei genannten Grundtaxen auszuarbeiten und denselben eine Tabelle, enthaltend die Verhältnisszahlen (Coefficienten) der anderen Tarifclassen, beizugeben.

Durch Annahme des Ponger'schen Systems würde, wie man sieht, die Ausarbeitung der Tarife ausserordentlich vereinfacht werden und würden die Localtarife selbst der grössten Bahnen an Kürze, Deutlichkeit und Uebersichtlichkeit wohl nichts mehr zu wünschen übrig lassen.

Trotzdem können wir uns nicht für Einführung dieses einheitlichen Tarifsystems aussprechen, da dasselbe den Dienst des Expeditionsbeamten nicht unwesentlich erschweren würde. Während nämlich bei der Gebührencalculation derzeit der aus dem Stationstarife für die betreffende Tarifclasse angegebene Frachtsatz einfach nur mit dem Rechnungsgewichte des Gutes zu multipliciren ist, müsste in Zukunft, wenn es sich um Güter handelt, die nicht in die Classe II und A fallen, zuerst der Frachtsatz der Grundtaxe mit dem betreffenden Coefficienten multiplicirt und sodann das sich ergebende Product noch mit der Quantität des Gutes multiplicirt, somit um eine Multiplication mehr gemacht werden. Diese den Expeditionsbeamten erwachsende Mehrarbeit kann in grösseren Stationen sogar eine Vermehrung des Personals nothwendig machen, und wird noch in Betracht gezogen, dass die Vermehrung der Arbeit in den Stationen eine Mehrbelastung der Controle nach sich zieht, dass ferner durch die Vermehrung der Rechnungsoperationen bei den Expeditionen unbedingt auch mehr Rechnungsfehler entstehen können, in Folge deren auch den Reclamationsbureaux eine Mehrarbeit erwächst, so ist es fraglich, ob der durch das neue Tarifsystem den Bahnverwaltungen verursachte Mehraufwand nicht doch die den Tarifbureaux geschaffene Arbeitserleichterung überwiegt.

Betrachten wir uns ferner das, was in Bezug auf die Erstellung der Verbandstarife gesagt wird.

Hier gestaltet sich die Frage noch viel schwieriger, da die Verhältnisszahlen (Coefficienten) bei den verschiedenen Bahnverwaltungen nicht die gleichen sind.

Der Verfasser beantragt bei Erstellung von Verbandstarifen das arithmetische Mittel der Coefficienten der betheiligten Bahnverwaltungen als gemeinsamen Coefficienten anzunehmen.

Nachdem jedoch dies ohne theilweise Benachtheiligung des Publikums und der Bahnverwaltungen nicht durchgeführt werden kann, müssten vorher noch die Localtarife der einzelnen Bahnverwaltungen einer Reconstruction unterzogen werden.

Wird endlich berücksichtigt, dass eine derartige Reconstruction der Localtarife fast allen Bahnverwaltungen ohne Inanspruchnahme der Regierungen und der Gesetzgebung in manchen Fällen gar nicht möglich ist, so kommt man zu dem Schlusse, dass die aufgewendeten, ganz ausserordentlichen Mittel zu dem hierdurch Errungenen in keinem richtigen Verhältnisse stehen und da scheint es uns, dass bei Anwendung des vorbezeichneten Mittels, — Reconstruction aller Localtarife, — das vorgesteckte Ziel: Vereinfachung des Tarifwesens, auf anderem Wege vielleicht eher zu erreichen wäre. — Wie immer jedoch die Meinungen über den Werth derartiger Vorschläge lauten mögen, so verdient doch die angeregte Idee aus dem Gesichtspunkte ihrer praktischen Verwerthung die eingehendste Prüfung.

Miscellen.

Verantwortlichkeit der Eisenbahnen.

Die Eisen- und Metallhändler von Lyon haben sich bei der Handelskammer energisch darüber beschwert, dass die Bahnverwaltungen jede Verantwortung für Verluste und Beschädigungen solcher Güter ablehnen, welche nach Specialtarifen befördert werden.

Der ganze Handelsstand hat sich diesen Klagen angeschlossen, da die fraglichen Transporte dem Gewichte nach $^4/_5$ aller Transporte ausmachen, während sie $^2/_3$ der Gesammteinnahmen aller Bahntransporte repräsentiren.

Die Klausel in den Frachtbriefen, die diese Haftverweigerung für Güter, welche nach Specialtarifen befördert werden, ausspricht, lautet wörtlich: „Die Eisenbahngesellschaft haftet nicht für Verluste und Beschädigungen während des Transportes."

Da von beiden Seiten früher mit den coulanten Rücksichten verfahren wurde, so fand man sich in die Sache, nachdem aber jetzt die Bahngesellschaften rücksichtsloser vorzugehen angefangen haben, sah auch die Gegenpartei sich veranlasst, gerichtliche Schritte gegen die Bahnen zu thun und klagend beim Handelsminister vorzugehen.

In erster Instanz war auf Grund des § 103 des Handelsgesetzes entschieden, dass die Feststellung eines Verlustes an Waaren während des Transportes genüge, um ein Verschulden der transportirenden Bahn nachzuweisen, und müsse in Folge dessen Ersatz geleistet werden. Der Kassationshof hat diese Entscheidung dahin geändert, dass der Verlust etc. von Waaren auf dem Transporte nicht ohne Weiteres ein Verschulden der transportirenden Bahn involvire und deshalb in jedem einzelnen Falle vom Versender oder Empfänger des Guts ein Fehler oder eine Nachlässigkeit nachgewiesen werden müsse, um die Bahnverwaltung haftbar zu machen. Durch diese Entscheidung wird die Sache nur noch unklarer gemacht und ist deshalb bereits in Frage gekommen, die Haftpflicht auch für diese Transporte einzuführen und wegen des dadurch den Bahnverwaltungen erwachsenden grösseren Risikos einen entsprechenden Frachtzuschlag zu machen. („Genie Civil" Tome V No. 2.)

Zur Concurrenz Deutscher und Englischer Steinkohle.

Ein Bericht des Kaiserlichen Consulats zu Rotterdam giebt eine anschauliche Darstellung von der Lage der überseeischen Ausfuhr Deutscher Steinkohle aus Niederländischen Häfen, und weist an der Hand der Schlussfolgerung, die eine eingehende Prüfung der bezüglichen thatsächlichen Verhältnisse des Kohlengeschäfts ergiebt, die günstigen Chancen nach, welche die Deutsche Kohle in der Concurrenz mit der Englischen bei der Ausfuhr nach den Hafenplätzen der Ostsee hat. Dem Bericht zufolge (aus welchem sich ein Auszug in der „A. Z." abgedruckt findet) hat sich in Rotterdam die Praxis ausgebildet, dass Niederländische Schiffe gern in Ballast nach Englischen Häfen gehen, dort ihren verfügbar werdenden Raum mit Kohle besetzen, deren Preis pro Tonne auf 9 ℳ anzunehmen, und, nachdem sie die Englische Kohle am Bestimmungshafen ausgeschifft, mit Holz, Getreide oder Saatladung nach der Heimath zurückkehren. Für Deutsche Kohle, welche der Englischen an Qualität gleichsteht, beträgt der Preis der Tonne Kohlen nach dort üblicher Lieferungsbedingung 13 ℳ frei an Bord des ankommenden Kohlenschiffes. Diese Preisdifferenz zu Ungunsten der Deutschen Kohle wird indess in Wirklichkeit durch die längere Dauer der Reise, welche die Fahrt nach den Englischen Häfen verursacht, sowie durch Hafen-, Lootsen- und andere Gebühren völlig ausgeglichen. Der Preis, der pro Tonne in den Ostseeplätzen gezahlt wird, stellt sich im Durch

schnitt auf etwa 15 ℳ. In neuerer Zeit nun hat sich immer mehr gezeigt, dass die Kohlen an Bord nehmenden Schiffe es vorziehen, statt des zweifelhaften Frachtgewinnes, den die Reise über einen Englischen Kohlenhafen nach der Ostsee bietet, den ihnen sicheren Frachtgewinn von 2 ℳ, welcher bei den vorher genannten Preisangaben und bei directer Reise auf sie entfallen würde, mitzunehmen. Sie thun dies, weil ihnen bei directer Reise noch die Vortheile der grösseren Bequemlichkeit und Sicherheit zu gute kommen. Wie Schiffsführer, welche sich die Mühe gegeben haben, dem Verbrauch von Kohlen auf ihren Dampfern Aufmerksamkeit zuzuwenden, bezeugen, ergiebt die Feuerung guter gesiebter Deutscher Kohle im vorstehend genannten Preise eine Ersparniss bis zu 8 pCt. gegenüber der Newcastle-Kohle. Auch wird erfahrungsmässig in den Ostseehäfen bei der Preisbestimmung für Kohle kein gleich grosser Unterschied zwischen gesiebter und Förderkohle gemacht, wie dies nach sonstiger gewöhnlicher Schätzung geschieht, sondern vorwiegend auf den inneren Gehalt der Kohle gesehen, was der Deutschen Kohle gleichfalls nur zu gute kommen würde. Aus diesen Momenten erhellt, dass es sich für die Deutschen Kohlenproducenten wohl der Mühe verlohnt, der Frage der Ausfuhr ihrer Waaren über die Niederländischen Häfen näher zu treten, und zunächst dahin zu wirken, dass bei den Interessenten in den Ostseehäfen eine grössere Geneigtheit zum Bezuge Deutscher Kohle geweckt werde. Besonders nothwendig, hebt der Bericht zum Schluss hervor, sei eine Einwirkung auf die Deutschen Rhedereien dahin, dass sie dem Deutschen Kohlenexport ihr Interesse zuwendeten und dasselbe dadurch bethätigten, dass sie theilweise auf eigene Rechnung Kohlenladungen als Rückfracht auf ihrem regelmässigen Wege nach den Ostseehäfen mitnähmen, sowie dass sie, für ihre Rückreisen sich Kohlenordres von Importeuren in den Ostseehäfen verschaffend, ihre Geschäftsverbindungen in letzteren wirksam zur Empfehlung der Deutschen Kohle ausnutzten.

Französisches Actiengesetz.

Das neue Gesetz über die Actiengesellschaften, das die für ungenügend erkannten Vorschriften der Gesetzgebung von 1867 zu ergänzen berufen ist, hat die Debatte im Senat bestanden und wird (nach der A. Z.) demnächst vor das Unterhaus gelangen, das ohne Zweifel an dem Entwurf des Senats manches ändern wird. Bereits im Jahre 1875 ward das 1867er Gesetz nicht mehr für hinreichend erkannt, um die Actionäre gegen eine unredliche Verwaltung zu schützen, doch währte es lange mit den damaligen Vorarbeiten der Commission, die es mit ihrer Aufgabe nicht ernst nahm. So kam der Börsenkrach von 1882 dazwischen, ohne dass eine Verbesserung der unter der Ordnung von 1867 geschaffenen Zustände eingeführt worden war. Das alte Gesetz musste bei allen Fällen in Anwendung gebracht werden, wo die Directionen für die den Theilhabern zugefügten Schäden verantwortlich gemacht wurden. Entgingen sie auch nicht der Bestrafung, so gab die Unklarheit einiger Gesetzesartikel doch zu Ausflüchten Anlass, welche die Geduld, öfters auch die Processirungsfähigkeit der Betroffenen auf eine harte Probe stellten. Die besonderen Neuerungen der gegenwärtigen Vorlage, die sich die Regierung zu eigen gemacht hat, bestehen in dem den Inhabern von Obligationen gebotenen grösseren Schutze. Bisher hatten sich diese, jeder einzeln auf seine Weise über irgendwelche ihm widerfahrene Unbill oder Rechtsverletzung vor den Gerichten zu beschweren, ein verneintes Vorgehen war ihnen nicht gestattet, sowie sie auch in den allgemeinen Angelegenheiten der Actiengesellschaft kein Wort mitzureden hatten. Dem neuen Gesetze gemäss dürfen sie sich nicht nur gemeinsam über ihr Vorgehen in solchen Fällen benehmen, sondern es ist ihnen sogar zur Pflicht gemacht, bei gewissen Vorkommenheiten in corpore und durch selbst erwählte Vertreter zum Schutze der Obligationen-Vorrechte einzuschreiten. Es kommt nun darauf an, Sorge zu tragen, dass das hypothekarische Recht der Obligationen durch diese juridische Beschützung, durch diese Erleichterung ihrer gerichtlichen Einklage keinerlei Einbusse erleide.

Der öffentliche Reichthum der Vereinigten Staaten von Amerika.

Das statistische Bureau von Nordamerika hat kürzlich über die Vermögensverhältnisse der Vereinigten Staaten folgende Mittheilungen gemacht:

	Dollar
Grund und Boden	50 985 000 000
Eigenthum zum häuslichen oder geschäftlichen Gebrauche	49 405 000 000
Telegraphen, Material für Schifffahrt und Kanäle	27 680 000 000
Lebende Thiere, landwirthschaftliche und sonstige Maschinen	2 095 000 000
Häusliche Ausrüstung — Gemälde, Bücher, Kleider, Edelsteine und Esswaaren	25 000 000 000
Bergwerke, Petroleumgruben	3 900 000 000
Dreiviertel der jährlichen Production von Ackerbauproducten und anderes Einkommen, ausgenommen den Import	30 800 000 000
Kirchen, Schulen, Asyle und öffentliche Monumente	10 000 000 000
Baarmittel	3 060 000 000
Verschiedene Artikel, Handwerkszeuge der Arbeiter	3 250 000 000
Gesammtsumme	206 175 000 000

„Genie Civil" Tome V No. 3.

Catalpa-Holz.

Das Catalpa-Holz ist jetzt im Südwesten der Vereinigten Staaten zu Bahnzwecken — namentlich Brückenconstructionen und zu Bahnschwellen — in vielfacher Benutzung. Diese Holzart wächst sehr schnell und widersteht den atmosphärischen Einflüssen in ganz besonderem Masse.

General Harrison von Indiana theilte in der landwirthschaftlichen Versammlung von Ohio mit, dass ein Fusssteg aus Catalpa-Holz über einen Fluss im Wabash-Gebiete 100 Jahre seine Dienste gethan habe und noch keine Zeichen von Abgängigkeit zeige. („Engineering" vom 15. August 1884.)

Anstreichen der Kinderspielsachen.

In Uebereinstimmung mit dem Antrage der hygienischen Enquête-Commission hat der Handelsminister unterm 26. März cr. verfügt und den Präfecten zur genauesten Nachachtung aufgegeben, dass es absolut verboten ist, giftige Substanzen, namentlich Arsenfarben, Scheele und Schweinfurter Grün, Bleioxyde, Chromgelb und Quecksilber sowie Kupfer-Präparate zum Anstreichen von Kinderspielsachen zu verwenden. Ausgenommen allein sind Artikel aus gestampftem Weissblech und Kautschuk-Ballons, bei denen Bleichromate, Bleiweiss und Zinnober zum Anstrich zulässig sind, wenn dieselben mit Firniss gedeckt werden.

(„Genie Civil" Tome V No. 3.)

Das „Centralblatt der Bauverwaltung" (Berlin), herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, schreibt in No. 11, Jahrgang IV, 1884:

Hanf-Treibriemen zu Transmissionszwecken an Stelle der Lederriemen zu verwenden, hat man bereits seit mehreren Jahren versucht, bis in neuerer Zeit jedoch nicht mit durchschlagendem Erfolg. Wie uns von technischer Seite mitgetheilt wird, entsprechen die in den letzten Jahren in der Praxis vielfach zur Verwendung gekommenen sogenannten Doppel-Kern-Hanftreibriemen ihrem Zweck vollständig, da sie bei geringer Abnutzung eine dem Leder gleichstehende Leistungsfähigkeit zeigen. Derartige Riemen sind u. A. bei Maschinenanlagen der Berliner Verbindungsbahn und der Niederschlesisch-Märkischen Bahn im Gebrauch. Bei einer von Prof. Bauschinger in München angestellten Untersuchung ergab sich eine Zugfestigkeit von 560 kg für den Quadratcentimeter, wobei die Dehnung nur 4,5 pCt. betrug. Die erwähnten Riemen sind von der Firma J. A. Huber's Söhne in Rosenheim (Bayern) geliefert.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Vom 1. December cr. ab wird die auf der Bahnstrecke Bromberg-Dirschau zwischen den Stationen Terespol und Prust liegende **Haltestelle Parlin** für den gesammten Personen-, Güter-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass schwer wiegende Fahrzeuge daselbst nicht verladen werden können, da eine feste Laderampe nicht vorhanden ist. Näheres ist auf sämmtlichen Stationen zu erfahren. (2856 J)

Bromberg, den 23. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Güterverkehr.

Vom 1. December 1884 ab wird der im Tarifheft No. 4 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** angegebene Frachtsatz für Getreide etc. im Verkehr zwischen Warschau und Praga, Stationen der Weichselbahn einerseits und Reichenberg, Station der Sächsischen Staatseisenbahn andererseits auf 38,43 Kop. und 1,80 ℳ pro 100 kg ermässigt. (2857J)

Bromberg, den 20. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten an Stelle der in den Tarifen resp. Nachträgen

für den rubricirten Verkehr enthaltenen Tarifsätze für den Verkehr der Station Gemünden mit den Stationen des Directionsbezirks Erfurt und den Thüringischen Privatbahnen (exclusive Werrabahn) ermässigte Frachtsätze in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen. (2858)
Erfurt, den 23. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

An Stelle unseres bisherigen **Local-Gütertarifs** tritt vom 1. December cr. beziehungsweise, soweit Erhöhungen eintreten, vom 15. Januar 1885 ab ein neuer Tarif in Kraft. Mit demselben gelangen neben verschiedenen Abänderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen" und der „Speciellen Tarifvorschriften", in Folge der Neuaufmessung der Bahn einige geringe Erhöhungen der gewöhnlichen Tarifsätze und ferner bedeutend ermässigte Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Artikel zur Einführung.
Der Tarif ist für 1 ℳ bei unsern Stationen käuflich. (2859)
Harburg, den 20. November 1884.
Direction der Unter-Elbeschen Eisenbahn.

Zu den Güter-Tarifen für die Staatsbahn-Directions-Bezirke **Elberfeld, Köln (rechts- und linksrheinisch)** einerseits und **Hannover** andererseits treten am 1. December cr. bezügliche Nachträge in Kraft, welche neue bezw. anderweite Frachtsätze, sowie Ergänzungen enthalten.
Soweit die Änderungen mit Erhöhungen verbunden sind, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Januar 1885.
Die Nachträge liegen bei den betheiligten Güter-Expeditionen zur Einsicht und zum Kauf aus. (2860)
Hannover, den 21. November 1884.
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Local-Güterverkehr. Die in unserem Local-Gütertarif enthaltenen Ausnahmetarifsätze für Steinkohlen finden vom 1. December d. J. ab auch Anwendung auf den Transport von Zuckerrüben, sowie Schnitzen, auch gedörrten und getrockneten, Schnitzabfällen und Köpfen davon in Sendungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen. (2861)
Lübeck, den 25. November 1884.
Die Direction
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Zu dem Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Köln (linksrheinisch)** kommt zum 1. December d. J. der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält anderweite erhöhte Enfernungen und Frachtsätze im Verkehr zwischen den Stationen Flörsheim, Hattersheim, Hochheim, Kastel und Wiesbaden des Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und den Stationen der Strecke Neunkirchen westlich bis incl. Mettlach des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits; ferner anderweite, theils ermässigte Entfernungen zwischen Saargemünd und Scheidt einerseits und den Stationen des Directionsbezirks Frankfurt a/M. excl. Flörsheim, Hattersheim, Hochheim, Kastel und Wiesbaden andererseits. Die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen erhalten erst vom 15. Januar 1885 ab Gültigkeit.
Vom gleichen Tage ab gelangt der im Nachtrag I zum vorerwähnten Gütertarif enthaltene Ausnahmefrachtsatz für Eisenerze etc. im Verkehr zwischen Quint und Offenbach zur Aufhebung und tritt vom genannten Tage ab an Stelle desselben der Frachtsatz des Specialtarifs III. Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (2862)
Frankfurt a/M., den 21. November 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. December d. J. tritt an Stelle des seitherigen Tarifs **für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr via Lindau-Romanshorn** (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen) ein neuer Tarif in Kraft. Durch den neuen Tarif werden neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch einige Frachterhöhungen herbeigeführt, welche letztere jedoch erst mit dem 1. März 1885 in Kraft treten.
Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verbands-Expeditionen zu erlangen.
Dresden, den 26. November 1884. (2863)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
von Tschirschky.

Für den Verkehr zwischen Burgdorf und Neustadt a/R. einerseits und Grötzingen andererseits im **Westdeutschen Verbande** sind sofort gültige Frachtsätze des Ausnahmetarifes 10 (für sämmtliche Güter des Specialtarifs III) eingeführt, welche auf den genannten Stationen zu erfahren sind. (2864)
Hannover, den 22. November 1884.
Königliche Eisenbahndirection.

Der 6. Nachtrag zum **Seehafen-Ausnahmetarif** vom 1. November 1881 für den Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband ist erschienen und vom 20. d. M. ab gültig. Exemplare dieses Nachtrags sind käuflich durch die Güterexpeditionen der Weser- und Elbhäfen zu beziehen resp. werden an die Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.
Hannover, den 17. November 1884.
Königliche Eisenbahndirection,
auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen. (2865)

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Am 25. November cr. treten für die Stationen Leipzig H. S. G., Plagwitz-Lindenau Th., Zeitz Th. und Gera Th. anderweite Ausnahmetarife für Kohlen etc. in Kraft. Hierdurch werden grösstentheils Frachtermässigungen und nur im Verkehr mit Leipzig H. S. G. einige unerhebliche Frachterhöhungen, welche indess erst am 10. Januar kommenden Jahres in Kraft treten, herbeigeführt.
Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.
Erfurt, den 23. November 1884. (2866)
Königliche Eisenbahndirection.

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prosken-Grajewo-Brest. Mit sofortiger Giltigkeit erscheint ein neuer Specialtarif für Getreide etc. und Weizenmehl von Stationen der Orenburger Bahn nach Königsberg und Pillau. Exemplare desselben sind käuflich à 10 ₰ bei den genannten Empfangsstationen zu haben.
Königsberg, 26. November 1884. (2867)
Direction
der Ostpreussischen Südbahn.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. December l. Js. treten in den Tarifen Basel B. B. und Waldshut-Ostschweiz vom 1. October 1883 für den Verkehr zwischen Basel und Waldshut einerseits und Stationen der Tössthalbahn anderseits theilweise anderweitige Frachtsätze in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen sowie das diesseitige Tarifbureau.
Karlsruhe, den 24. November 1884.
Generaldirection. (2868)

Weichsel-Eisenbahnverband. Mit dem 25./13. November cr. tritt an Stelle des Nachtrags 1 zum Specialtarif 3 ein neuer Specialtarif für den Transport von Bauhölzern u. s. w. von Stationen der Russischen Süd-Westbahnen nach Marienburg, Elbing, Danzig und Neufahrwasser in Kraft, welcher ausser geringen Erhöhungen resp. Ermässigungen noch Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der Süd-Westbahnen enthält.
Tarifexemplare sind bei den Verbandsstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.
Danzig, den 25. November 1884. (2869 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr. Vom heutigen Tage an kommen für den Verkehr zwischen den auf Seite 31 bis 37 des Gütertarifs vom 1. August 1883 bezeichneten Stationen an Stelle der daselbst eingetragenen Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III die sich nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle (Seite 23 bis 29) ergebenden Frachtsätze des Specialtarifs III zuzüglich von 0,01 ℳ für 100 kg zur Erhebung.
Köln, den 25. November 1884. (2870)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung kommen im internen Badischen Verkehr zwischen Schwetzingen und Mannheim via Rheinau für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die sich nach dem Localtarife der Main-Neckarbahn vom 1. October 1884 für die genannte Relation über Friedrichsfeld ergebenden Taxen zur Anwendung, so weit sich dadurch eine billigere Fracht als nach dem Localtarife der Bad. Bahn ergiebt.
Nähere Auskunft ertheilen die Bahnverwaltungen Schwetzingen und Mannheim.
Karlsruhe, den 25. November 1884. (2871)
General-Direction.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Am 1. November cr. tritt zum Gütertarif für den Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verband der 3. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen Berichtigungen neue Frachtsätze für die Stationen Nersingen (Bayerische Staatseisenbahn) und Eisenberg (Eisenberg-Crossener Bahn), Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (Sprit und Spiritus zum Export), 6 (Steine des Specialtarifs III), 10 (Bausteine).
Soweit durch diesen Nachtrag, welcher von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen ist, Frachterhöhungen herbeigeführt werden, erhalten dieselben erst vom 15. Januar 1885 ab Gültigkeit.
Erfurt, den 21. November 1884. (2872)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. December d. Js. tritt an Stelle des seitherigen **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs** Theil II und der dazu gehörigen Tarifhefte No. 1—4 nebst sämmtlichen erschienenen Nachträgen ein neuer Verbandstarif in Kraft, welcher folgende Hefte umfasst:

Heft No. 1 Verkehr zwischen Sächsischen Stationen und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn,
Heft No. 2 Verkehr zwischen Sächsischen Stationen und Stationen der Pfälzischen Bahnen,
Heft No. 3 Verkehr zwischen Sächsischen Stationen und Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen und
Heft No. 4 Verkehr zwischen Sächsischen Stationen und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburgischen Wilhelmsbahn sowie der Prinz Heinrichbahn.

Die Frachtsätze des bisherigen Tarifheftes No. 5, welches den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahn einerseits und den Stationen der Saarbrücker- und Rhein-Nahe-Bahn andererseits betrifft, bleiben vorläufig noch bestehen; es werden jedoch die in dem neuen Tarifhefte No. 2 für die Pfälzische Station Saargemünd enthaltenen Sätze von jetzt ab auch für die Station Saargemünd der Saarbrücker Bahn zur Anwendung gebracht.

Die in den Tarifheften 2 und 5 des Sächsisch - Südwestdeutschen Verbandstarifs bisher bestandenen Ausnahme-Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaamen, Malz, Mehl und Mühlenfabrikate zwischen Saargemünd Pfälzische Bahn und Saarbrücker Bahn einerseits und Gera, Leipzig (Bayer. und Dresdner Bbf.), Plagwitz - Lindenau und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn, ferner die im Mitteldeutschen Verbandstarife für die gleichen Artikel enthaltenen Ausnahmesätze zwischen Saargemünd (Pfälzische Bahn) und Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Königlichen Eisenbahndirection Erfurt und bezw. Weimar-Geraer Bahn andererseits werden vom 15. Januar 1885 ab aufgehoben.

Ebenso treten die im seitherigen Tarifheft 2 enthaltenen Sätze der Station Ebernburg der Pfälzischen Bahn am 1. Februar 1885 ausser Giltigkeit und sind Sendungen im Verkehre mit dieser Station durch Umkartirung in Bingen zu vermitteln.

Im Uebrigen werden durch den neuen Tarif neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch einige Frachterhöhungen herbeigeführt, welche letztere jedoch für den Verkehr mit Basel und Schaffhausen erst am 1. März 1885 und für den Verkehr mit den übrigen Verbandsstationen erst am 15. Januar 1885 in Kraft treten.

Ferner gelten die im neuen Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandtarife für die Stationen Leipzig, Gera, Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Weida, Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Kamenz und Zittau der Sächsischen Staatsbahn mit sämmtlichen westlichen Verbandsstationen enthaltenen Frachtsätze vom 1. December d. J. ab auch im Mitteldeutschen Verbande für die gleichnamigen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt und Berlin resp. der Weimar-Geraer Bahn, ebenso die neuen Frachtsätze zwischen sämmtlichen Sächsischen Verbandsstationen und den Badischen Stationen Heidelberg und Schwetzingen für die gleichnamigen Stationen der Main-Neckar-Bahn.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den Verbandsexpeditionen zu haben.

Dresden, den 26. November 1884. (2873)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Die mit Gültigkeit bis Ende December l. J. im Nachtrag VI und VII ad Theil III Heft 1 für den rubr. Güterverkehr enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Mais, verbleiben nunmehr bis zur Einführung neuer Tarife für Getreidetransporte, innerhalb des bezeichneten Verkehres, längstens jedoch bis Ende Juni 1885 in Wirksamkeit.

Wien, am 16. November 1884. (2874)
K. K. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer und Norddeutscher Kohlenverkehr. Mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Klostergrab-Bienenmühle tritt der II. Nachtrag zum Böhmisch-Sächsischen Kohlentarif via Reitzenhain etc. vom 1. April 1884 und der I. Nachtrag zum Böhmisch-Norddeutschen Kohlentarif via Reitzenhain etc. vom 1. April 1884 in Kraft.

Inhalt: Aufnahme neuer Empfangsstationen, theilweise Ermässigung der jetzigen Frachtsätze, Einbeziehung der Route via Moldau, Berichtigungen.

Soweit durch diese Nachträge Versandtstationen aus dem directen Verkehre ausscheiden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1885 in Kraft.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Prag, den 26. November 1884. (2875)
Die Generaldirection der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Generaldirection der Oesterr. Staatsbahnen. Auf Seite 6 des vom Tage der Betriebseröffnung der Arlbergbahnstrecke Landeck-Bludenz (6. September 1884) giltigen Theiles III, 1. Heft, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband, dann auf Seite 3 des vom 20. November 1884 giltigen Anhanges zu dem genannten Tarifhefte ist im Verzeichnisse der für die Reexpedition, resp. Einlagerung zugelassenen Lagerhäuser das Lagerhaus der Stadt Wien, in dem erstgenannten Tarifhefte ausserdem das Lagerhaus der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien, Rangirbahnhof, nachzutragen.

Wien, den 21. November 1884. (2876)
Die K. K. Generaldirection der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die bisher nur für die Abfertigung von Personen eingerichteten Haltestellen Deuben und Theissen werden — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt — vom 1. December cr. ab auch für die directe Abfertigung von Reisegepäck eröffnet werden.

Berlin, den 27. November 1884. (2877)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Vom 1. December cr. findet nach und von den Personenhaltestellen Deuben und Theissen directe Gepäckabfertigung im gleichen Umfange, wie nach und von denselben Billets ausgegeben werden, statt.

Näheres bei den betheiligten Billet- und Güterexpeditionen.

Erfurt, den 22. November 1884. (2878)
Königliche Eisenbahn-Direction.

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Neubaulinie: Eichicht-Probstzella-Bayerische Landesgrenze. Submission auf Eisenconstructionen. Die Herstellung, Anlieferung und Aufstellung der zu 2 Loquitz-Eisenbahnbrücken und einer Strassen-Unterführung erforderlichen eisernen Ueberbauten im Gewicht von ca. 72 650 kg Schmied- und Walzeisen, 182 kg Stahl und 3 012 kg Gusseisen soll im Submissionswege vergeben werden. Versiegelte Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Eisenconstructionen"

sind bis zum 20. December, Vormittags 11 Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgt, an das unterzeichnete Bureau, Gartenstrasse 1, portofrei einzureichen.

Submissionsformulare, allgemeine und specielle Bedingungen, sowie überschlägliche Gewichtsermittelungen sind von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ zu beziehen.

Die Zeichnungen werden, soweit der Vorrath reicht, gleichfalls gegen Einsendung von 3 ℳ abgegeben.

Erfurt, den 22. November 1884. (2879)
Bautechnisches Bureau der Königlichen Eisenbahndirection.
Kistenmacher.

Die Lieferung von:

a) 30 Stück vierrädrigen Normal - Personenwagen III. Classe,
b) 5 Stück vierrädrigen Normal - Personenwagen IV. Classe,
c) 10 Stück vierrädrigen Normal-Gepäckwagen für Güterzüge,
d) 150 Stück vierrädrigen bedeckten Normal-Güterwagen und
e) 150 Stück vierrädrigen offenen Normal-Güterwagen

soll vergeben werden.

Termin:
Dienstag, den 16. December 1884.

Bedingungen gegen Einsendung von 7,5 ℳ (event. von 1,5 ℳ pro Exemplar für jede Wagengattung) vom unterzeichneten Büreau zu beziehen.

Hannover, den 22. November 1884. (2880)
Maschinentechnisches Büreau.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:

11 Normal-Güterzug-Locomotiven nebst Tendern und Reservestücken nach Blatt 13 der Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen und
4 dreiachsigen Normal - Tender - Locomotiven und Reservestücken

soll im Wege des öffentlichen Verdings vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sowie die Zeichnungen liegen auf dem diesseitigen maschinentechnischen Bureau zur Einsicht aus und können diese Bedingungen sowie die Zeichnung der Tender-Locomotive gegen Erstattung der Druckkosten ad 2,50 ℳ von daher bezogen werden.

Anerbieten sind bis spätestens den 7. December, Abends, mit der Aufschrift „Verding von Locomotiven" portofrei an unser maschinentechnisches Bureau, Domhof 48 hierselbst, einzureichen.

Die Eröffnung derselben findet am 8. December, Vormittags 10 Uhr, in dem genannten Bureau statt.

Köln, den 21. November 1884. (2881)
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Die Lieferung von:

a) 758 Stück Satzachsen,
b) 1 516 Stück Tragfedern und
c) 1 875 Stück Spiralfedern

für Personen- und Güterwagen soll vergeben werden.

Termin:
Montag, den 15. December 1884.

Bedingungen gegen Einsendung von 1,50 ℳ für die Achsen, bezw. 1,50 ℳ für die Federn vom unterzeichneten Büreau zu beziehen.

Hannover, den 22. November 1884. (2882)
Maschinentechnisches Büreau.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Lieferung von Hölzern zu Eisenbahnoberbau betreffend. Die Lieferung von ungefähr 10 700 laufenden Metern Schwellen und ungefähr 53 000 laufenden Metern Stollen und Unterlagen für eiserne Brücken in der Zeit vom Februar bis Ende April 1885 nach Station Niederau soll verdungen werden.

Verzeichniss der Hölzer und Lieferungsbedingungen sind vom Ingenieur-Hauptbureau — Dresden, Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss — gegen Erstattung von 20 ₰ für jedes Exemplar zu entnehmen.

Die Angebote sind bis spätestens den 6. December d. J. mit der Aufschrift: „Lieferung von Hölzern“ versehen an die unterzeichnete Generaldirection einzusenden. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis 20. December d. J. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin Nachricht über Annahme seines Angebots nicht empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 15. November 1884. (2883)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Submission auf Lieferung von 20 Stück Normal-Güterzug-Locomotiven mit Tender Donnerstag, den 18. December d. J. Vormittags 11 Uhr in unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst Königgrätzer Strasse 132.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Locomotiven“ an das bezeichnete Büreau einzusenden.

Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 26. November 1884. (2884)
Königliche Eisenbahn-Direction.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Weserbahn. Auf Bahnhof Cassel — Oberstadt — sollen drei zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbare Drehscheiben und zwar: 2 montirte und 1 demontirte, im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Termin hierzu haben wir auf Mittwoch, den 17. December cr. Vormittags 11 Uhr im Geschäftslocale des unterzeichneten Betriebsamts — Bahnhof Cassel-Oberstadt — anberaumt. Die bezüglichen Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte zum Ankauf alter Drehscheiben“ versiegelt und frankirt an uns bis zu dem bezeichneten Termin einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgt.

Die Verkaufsbedingungen liegen bei unserer Kalkulatur dahier offen und können auch von derselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Cassel, den 23. November 1884. (2885 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Main-Weserbahn).

Dieser Nummer liegt ein Prospect der Seilerwaaren-Fabrik von J. A. Huber's Söhne in Rosenheim (Bayern) bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

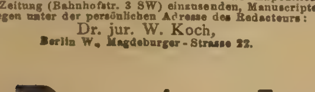
No. 95. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. December 1884.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXX.

Als ich in meiner letzten Korrespondenz die Ansicht aussprach, am 5. November werde der Name des neuen Präsidenten auch in Europa bekannt sein, glaubte ich nicht, dass selbst heute, am 15. November 1884, noch Zweifel statthaben könnten. Spät Abends steht nun allerdings die Mehrheit für Cleveland fest. Die politische und geschäftliche Krisis hat sich in Permanenz erklärt und vor dem 4. März 1885, dem Tage der Inauguration des neuen Präsidenten, dürfte man kaum wissen, ob sich die geschlagene Partei zufrieden giebt.

In Europa, besonders aber in Deutschland, wird man sich kaum einen Begriff davon machen, wie tief die Erwählung Cleveland's in alle Verhältnisse einschneiden kann. Es ist Thatsache, dass ein Mann, welcher von der Stadt, vom Staate oder von der Reichsverwaltung (empire state) wenn auch nur als Strassenkehrer angestellt sein will, der herrschenden Partei Dienste geleistet haben muss, ehe er ein Amt erhält. So musste bisher jeder Polizist einer republikanischen Stadt, jeder Postbeamte mindestens mit der republikanischen Partei gestimmt haben. Diese ist jetzt geschlagen und, mit Ausnahme jener wenig zahlreichen Orte, wo bereits demokratische Municipalbeamte vorhanden sind, wird binnen einigen Monaten in allen anderen ein ungeheurer Beamtenwechsel stattfinden, wie man ihn in Europa nicht kennt. Besonders beliebte Beamte, z. B. bei der Postverwaltung, wird man hier und da auch wieder anstellen, das sind aber wie ich hörte Ausnahmen. Vom Hülfsbriefträger bis zum Generalpostmeister hinauf wissen Alle, dass ihre Tage gezählt, dass sie höchstwahrscheinlich in 6 Monaten ohne Brod, ohne Pension sind, wenn sie nicht anderweitige Einkünfte besitzen. Pensionen giebt es nur für Kriegsveteranen und einzelne Persönlichkeiten.

Es ist bekannt, dass gerade der Postdienst eine eminente Routine erfordert, welche auch vom Fähigsten nur nach einiger Zeit erworben werden kann. Es ist ein Glück zu nennen, dass die Unionsregierung das Telegraphen- und Eisenbahnwesen noch nicht übernommen hat. Die Uebernahme der bestehenden oder der Bau neuer Telegraphenlinien für Rechnung der Regierung wird bereits seit Jahren geplant. Welch' ungeheure Konfusion müsste entstehen, wenn Post, Telegraphie, Eisenbahnen gleichzeitig in die Hände von Anfängern übergingen! Die Demokraten sind so lange von Staatsämtern fern gehalten worden, dass sie nicht einmal geschulte Postbeamten haben können. Das Zollpersonal wird auch gewechselt.

Der geehrte Leser mag nun ermessen, mit welch' wilden, bangen oder freudestrahlenden Blicken die Menge vor den Redaktionslokalen grosser Blätter stand und die Wahlberichte erwartete. Die aufregendsten Scenen spielten sich bei City Hall ab — in der Nähe dieses Gebäudes befinden sich nämlich die meisten Redaktionen. Eine Partei treibt allerdings stets Aemterjägerei; die diesmal geschlagenen republikanischen Beamten verlieren jedoch ihr Brod, was nur jener zu fassen vermag, der sein Brod selbst einmal oder mehrmals verlor. Auch den meisten „Stellenjägern" wird es sehr wohl thun, wenn sie auf einige Zeit sicheres Einkommen haben, ein sehr natürlicher Wunsch der meisten Menschen.

Die beiden schnellsten Oceandampfer sind jetzt der „Oregon" und die „Umbria" von Liverpool. Der „Oregon" fährt von Sandy Hook in 6 Tagen 12 Stunden bis Queenstown, Irland; die „Umbria" wird, wie Mr. Douglass versichert, durchschnittlich nur 6 Tage 6 Stunden gebrauchen. Letztere lief vor wenigen Tagen zum ersten Male hier ein. Beide Schiffe wurden von John Elder & Co, Glasgow, gebaut, die Maschinen konstruirte William Bryce Douglass.

Der „Oregon" hat eine Maschine von 13 500, die „Umbria" von 14 500 indicirten Pferdekräften; die Kessel mit Fox'schen Heizungen führen 110 Pfund Dampf pro Quadratzoll. Mr. Douglass liess die 24 Fuss 3 Zoll im Durchmesser haltende Schraube der „Umbria" auf dieser ersten Fahrt bis 70 Umdrehungen pro Minute machen. — Für die Dampfer „Persia" und „Batavia" baut Mr. Douglass neue Maschinen von 2 500 und 1 500 Pferdekraft; die Kessel werden 150 Pfund Dampfdruck pro Quadratzoll führen.

Das sind Fortschritte im Ingenieurwesen; mit Ungeduld erwartet man ja in Seestädten die Postdampfer, und meist treffen sie in Newyork oder drüben in Queenstown respective Southampton pünktlicher ein, als sonst die „gelbe Kutsche" aus Leipzig, von welcher ich allerdings nur mündliche Ueberlieferung erhielt, in Halle a/S. oder Eilenburg. Es gehören schon furchtbare Stürme dazu, die Eildampfer um 36 Stunden zu verspäten; gewöhnliche Weststürme, wenn sie auch während der ganzen Reise wehen, verursachen höchstens eine Verspätung von 12 Stunden westwärts.

Möge Deutschland bald eine stattliche Eildampferflotte für den eigenen Kolonialdienst besitzen!

Vor einigen Tagen wurde die Jahresversammlung der Manhattan Hochbahn-Gesellschaft abgehalten. Einem darauf bezüglichen Berichte entnehme ich folgende Daten. Im Jahre 1872 wurde die erste hiesige Hochbahn und zwar in der 9. Avenue eröffnet; seit diesem Tage bis zum 30. September 1884 beförderten die sämmtlichen Bahnen 474 465 558 Passagiere und nahmen 34 075 637 Dollar 70 Cents ein. In der Zeit vom 30. September 1883 bis 30. September 1884 wurden 96 702 620 Personen befördert, 50 657 439 mehr als während 365 Tagen fünf Jahre früher, obwohl das Netz nicht wesentlich verlängert wurde (meines Wissens nur um die Strecke 155. Strasse-Highbridge, denn 1879 war sonst Alles wie Ende 1880).

Cyrus W. Field stellt für die Eisenbahn die Verwendung von Elektricität in Aussicht. Dieses Projekt ist, meiner Ansicht nach, kommerziell nicht verlockend und gefährdet die Sicherheit der Passagiere.

Während der „5 Cent-Zeit" ereignet es sich sehr häufig, dass, so weit das Auge reicht, ein Zug dicht hinter dem anderen fährt oder steht, wenn z. B. der erste einen „accident" oder sonstigen Aufenthalt hatte, dass z. B. die Feuerwehr von der Hochbahn aus einen Brand bekämpft, was häufig vorkommt. Die Lokomotiven lösen diese lange Schlange bald wieder auf und die Züge verkehren dann in ihren Intervallen von 1½ Minute. Eine jede der natürlich gleich langen Theilstrecken, welche man plant, müsste nun mit einem Strome dotirt werden können, gleich dem, welchen man brauchte, wenn die ganze Strecke dicht mit Zügen bedeckt ist, dividirt durch die Zahl der Theilstrecken; man beabsichtigt nämlich die Dynamostationen auf der Strecke zu vertheilen. Das heisst, dass mindestens dreifach so starke Maschinen aufzustellen sind, als nöthig wären, der 5 Cent-Zeit bei schlechtem Wetter, aber ohne „accidents" zu genügen. Sämmtliche Kessel müssten stets Dampf haben.

Ausführbar ist das Projekt technisch sehr leicht, kommerziell aber meiner Ansicht nach unmöglich vortheilhaft. Auf der Brooklyn Bridge liegen die Verhältnisse ganz anders.

Ausserdem giebt es auf den Hochbahnen viele und zuweilen scharfe Gefälle. Ich kenne bis jetzt keinen Motor, welcher so oft versagt, wie der elektrische; tritt nun dieser Fall auf einer Steigung ein, so giebt es bei der Thalfahrt kein Reversiren, keine Dampfvacuumbremse — mit primitiven Hülfsmitteln muss der Zug zum Stehen gebracht werden. Das Bremsen mit der Hand ist nicht Sache der Yankees: So könnten denn die schrecklichsten Unfälle nicht ausbleiben.

Die Arbeiter, welche Tag für Tag während des Betriebes auf den Konstruktionen arbeiten, wobei viele auf die Strasse hinunter stürzen, müssten dann und wann (offiziell heisst es jedenfalls: durch eigene Schuld) mit den Leitern des Stromes in Berührung kommen. Ströme braucht man, gegen welche ein Strom für 2 000 Glühlampen schwach genannt werden muss; ungemein viele Arbeiter würden demnach jährlich auch durch Elektricität verunglücken.

Etwas anderes wäre es, wenn ein jeder Motor seine eigene Storage-Batterie besässe; vorläufig ist jedoch daran noch nicht zu denken. Eher möchte ich komprimirtes Leuchtgas zum Speisen von Gasmaschinen empfehlen. Es wundert mich, dass man diese Maschinen noch nicht probirte. Komprimirtes Gas führt ein jeder Personenwaggon der gewöhnlichen Eisenbahnen für mindestens den Bedarf einer Nacht mit sich, das ist demnach hier eine gewöhnliche Sache. Komprimirte Luft verwendete man bereits auf der Hochbahn, ging aber wieder davon ab. Von Gaslokomotiven hört man nichts.

Das Füllen des Gasbehälters an den Eisenbahnwaggons geht sehr schnell von Statten; ich sah gewöhnlich zwei Schläuche in Thätigkeit. Ein Arbeiter schraubt Schlauch A an und öffnet die Ventile; nun geht er zum nächsten Waggon, schraubt Schlauch B an, lässt das Gas zuströmen und geht zurück zum Schlauche A, um denselben abzunehmen und am dritten Waggon anzuschrauben, denn während er Schlauch B anlegt, ist der Behälter des ersten Waggons gefüllt u. s. w. Die Schläuche reichen je eine halbe Zugslänge weit und können ihrerseits an irgend eines der zahlreichen Ventile neben den Schienen angeschraubt werden.

Als ich vor vier Jahren hierher kam, verlangten die meisten Gasgesellschaften für 1 000 Englische Kubikfuss Gas 2 D. 25 Cts.; dann gingen einige mit den Preisen herab. In der neuesten Zeit sind sich jedoch die Gesellschaften näher getreten und streben eine Verschmelzung an; sie wollen auch den Preis ermässigen; der höchste Betrag soll 1 D. 75 Cts. für 1 000 Kubikfuss sein und derselbe wird kleinen Konsumenten berechnet. Abnehmer von viel Gas finden noch zwei Stufen.

Bituminöse Kohlen verwendet man hier nicht zur Gasbereitung, sondern Petroleum, dessen Rückstände u. s. w. Das Gas würde zu „reich" sein, daher mengt man es mit Wasserstoffgas.

Auf der elektrischen Ausstellung in Philadelphia befand sich „the Clerk gas engine". Laut Beschreibung braucht sie $20^7/_{10}$ Kubikfuss Gas pro indirekte Pferdekraft und Stunde. Wie es bei Gasmaschinen mit den Vacuumbremsen gehalten werden muss, weiss ich nicht, soviel weiss ich aber, als mit elektrischen Eisenbahnen vertraut, dass Elektricität nach dem heutigen Stande der Technik auf den Hochbahnen Newyorks höchstens in den Nachtstunden angewendet werden darf und auch dann nur mit geübten Bremsern auf den Platformen.

Des Nachts verkehren nur auf der 3. und 6. Avenue Züge, und zwar höchstens alle 15 Minuten.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6414 vom 22. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 6415 vom 22. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Dienstverhältnisse der Station Voitersreuth und Eger der Sächsischen Staatsbahnen (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 6422 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages auf Ergänzung der Bestimmungen in § 17a des Vereins-Wagenregulativs an die Kommission für das Vereins-Wagenregulativ zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 6472 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Abfertigung von Sendungen nach verschiedenen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 6474 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 6491 vom 25. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 6506 vom 25. v. Mts. an die vorsitzenden Verwaltungen sämmtlicher ständiger Kommissionen des Vereins, betreffend Mittheilung über die bisher erfolgte Konstituirung der Kommissionen (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 6507 vom 25. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 6508 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zu dem Entwurfe eines neuredigirten Vereins-Betriebsreglements (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 6531 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Prämiirungskommission. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 19. v. Mts. in Dresden abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Reichstag.

Die Arbeiten des am 20. November eröffneten neuen Reichstags haben am 26. mit einer umfassenden und gegen Ende heftigen Debatte über einen Antrag der Deutschfreisinnigen Partei auf Gewährung von Diäten begonnen, die ihre Bedeutung hauptsächlich durch mehrfaches Eingreifen in dieselbe Seitens des Herrn Reichskanzlers, Fürsten Bismarck, erhielt. Wir haben von dieser Debatte insofern hier Akt zu nehmen, als bei derselben die (in No. 91 S. 1171 erwähnte) für die neue Legislaturperiode angeordnete Einschränkung der im Jahre 1874 eingeführten freien Eisenbahnfahrt der Abgeordneten berührt wurde. Fürst Bismarck constatirte in seiner Rede, dass er zu den ursprünglichen Anregern dieser Freikarten gehört habe, dieselben wären aber nur in dem Sinne, wie sie heute bestehen, eingeführt, dass sie freie Hin- und Rückfahrt, so oft dies der Abgeordnete für nützlich hält, gewähren sollen.

Ein Missbrauch sei es jedenfalls, wenn ein Abgeordneter während einer Gültigkeitszeit von 8 Monaten mit dieser Freikarte über 17 000 km, andere Abgeordneten in der Zeit von 8 Monaten 10 bis über 12 000 km auf den Deutschen Eisenbahnen zurückgelegt hätten. Gegenüber der Behauptung, dass das Budgetrecht durch die Einschränkung der freien Eisenbahnfahrt der Abgeordneten beschränkt worden, erwiderte Fürst Bismarck: Der Regierung sei die Befugniss ertheilt worden, bis zu einem gewissen Maximalbetrag Gelder für die freie Fahrt der Reichstagsmitglieder auszugeben, aber es sei keineswegs ihr die Verpflichtung auferlegt, noch von ihr eingegangen worden, von diesem Recht in einem gewissen Umfang Gebrauch zu machen. Wenn das der Fall wäre, wenn hier ein budgetmässiges Recht vorläge, so wären die Abgeordneten vollständig berechtigt, dieses Recht vor dem Richter einzuklagen, er sehe einer solchen Klage mit Ruhe entgegen und werde abwarten, ob irgend ein obsiegendes Erkenntniss erwirkt werde.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Herr Baurath Hostmann in Hannover theilt uns (unterm 27. v. M.) folgende Berichtigung mit:

„Die in No. 93 dieser Zeitung enthaltene Nachricht über die landespolizeiliche Abnahme der Bahn ist unrichtig.

Die landespolizeiliche Abnahme der Schlussstrecke war Seitens der Direktion, deren Mitglied ich bin, zum 15. d. M. oder einen späteren Tag beantragt und Seitens der Königlichen Regierung in Schleswig zum 17. anberaumt, an welchem Tage dieselbe auch erfolgte.

Das Resultat der Abnahme war, dass die Erlaubniss zur Betriebseröffnung von den Kommissarien telegraphisch beim Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt wurde.

Eine kurze Verzögerung der Fertigstellung der Niveaukreuzung, welche dadurch hervorgerufen wurde, dass ein reicher Hamburger Kaufmann nicht zu bewegen war, 25 qm Land abzutreten, gab Veranlassung zu den vielfachen falschen Berichten der Hamburger Zeitungskorrespondenten.

Eine Verschiebung des Termins zur landespolizeilichen Abnahme hat ebensowenig stattgefunden, wie eine feierliche Eröffnung der Bahn beabsichtigt war.

Beides sind Erfindungen der Herren Zeitungskorrespondenten, deren Mittheilungen hiernach zu berichtigen sind".

Wir bemerken zu dieser Berichtigung, dass von uns bereits die von Herrn Hostmann als unrichtig bezeichnete Zeitungsnotiz bei deren Abdruck als fraglich hingestellt wurde, indem wir eine beim Redaktionsschluss uns zugehende Notiz des „Hamb. Corr." beifügten, wonach die fragliche landespolizeiliche Abnahme erfolgt sei. Ueber die Hauptsache: ob die ministerielle Genehmigung zur Eröffnung der Schlussstrecke der Bahn nunmehr erfolgt und die Bahn, welche bis auf diese nur 1 km lange Schlussstrecke Altona-Gählerplatz — Altona-Nebenzollamt in einer Länge von 35,5 km bereits am 8. September d. J. eröffnet worden ist, endlich vollständig dem Betriebe übergeben worden sei, wie hiesige Blätter behaupten, schweigt Herr Hostmann. Bestätigung letzterer Nachricht wird also abzuwarten sein. Die Red.

Vorkehrungen gegen Wagenmangel.

Die Preussischen Staatsbahndirektionen sind veranlasst worden, die Handelskammern ihrer Bezirke zu benachrichtigen, dass es in Folge des grossen Eisenbahnwagen-Bedarfs, der in jüngster Zeit namentlich in den Hauptgewerbefleiss-Bezirken hervorgetreten, erforderlich geworden ist, eine Einschränkung der Ladefristen für offene Wagen auf acht Stunden eintreten zu lassen. Dabei wird der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass die angeordnete Massregel nur vorübergehend nothwendig sein wird, und der Wunsch hinzugefügt, dass die Handelskammern auch ihrerseits dahin wirken, dass sämmtliche bei dem Verkehr Betheiligten es sich angelegen sein lassen, die Be- und Entladung der Eisenbahnwagen in thunlich kürzester Zeit und jedenfalls ohne Ueberschreitung der bewilligten Frist zu bewirken, weil hierin das einzige Mittel liegt, den augenblicklich eingetretenen Wagenmangel bald wieder zu heben. — Die Königliche Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn macht bekannt, dass in Folge eingetretenen Wagenmangels im Westfälischen Kohlenrevier die dort verfügbaren Güterwagen nach Westfalen abgegeben werden.

Unfallversicherung der Arbeiter im Transportgewerbe.

Die Subcommission des Bundesraths hat ihre Berathungen über die Vorlage wegen Ausdehnung der Arbeiterversicherung auf die Arbeiter im Transportgewerbe (siehe No. 93 S. 1199) abgeschlossen. Wie eine Vergleichung des ursprünglichen Entwurfs mit der jetzigen Fassung desselben ergiebt, hat der Entwurf in den Vorberathungen eine vollständige Umarbeitung erfahren, die jedoch den materiellen Inhalt des Entwurfs nicht berührt, sondern sich nur auf formelle Aenderungen beschränkt. Wir behalten uns vor, die wichtigsten Bestimmungen nach der neuen Fassung im Auszug mitzutheilen.

Oesterreichische Couponprozesse in Deutschland.

Bezüglich der Couponprocesse gegen die vor Kurzem verstaatlichten Oesterreichischen Bahnen (Kaiserin Elisabethbahn, Kaiser Franz-Josefbahn etc.) bemerkt der „Berliner Actionär", dass dieselben in ein neues Stadium eingetreten seien. Die Bayerische Regierung hat nämlich in Folge diplomatischer Intervention des Wiener Cabinets die von Prioritätsbesitzern der Oesterreichischen Franz-Josefbahn gerichtlich erwirkte Pfändung von nach Bayern übergegangenen Waggons dieser Bahn mit dem Bemerken sistirt, dass diese Waggons nun als Staatseigenthum zu betrachten und daher nicht exekutirbar seien.

Zugbeförderungen und Verspätungen im September.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung über die im Monat September d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 40 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahnkomplexen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 050,26 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 15 630 Kurier- und Schnellzüge, 112 564 Personenzüge, 60 296 gemischte Züge und 106 582 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 4 850 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 33 166 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 772 290 637 Achskilometer bewegt, von denen 233 528 974 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 188 490 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 3 397 oder 1,80 pCt. (gegen 1,74 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 1,41 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 587 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 810 Verspätungen (= 0,96 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,69 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 176 636 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 708, oder 0,97 pCt., mithin 0,01 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 1 034 Anschlüsse versäumt (gegen 679 in demselben Monat des Vorjahres und 722 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe: die Unterelbesche Eisenbahn (5 Anschlussversäumnisse auf 7 Verspätungen) mit 1,40, die Lübeck-Büchener Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen) mit 1,50 und die Main-Neckar-Eisenbahn (56 Anschlussversäumnisse auf 93 Verspätungen) mit 1,66, während die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 16 Verspätungen) mit 8,00, die Sächsischen Staatseisenbahnen (12 Anschlussversäumnisse auf 102 Verspätungen) mit 8,50 und die Württembergischen Staatseisenbahnen (5 Anschlussversäumnisse auf 55 Verspätungen) mit 11,00 die letzten Stellen einnehmen und auf 6 Eisenbahnen 42 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse und auf 8 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Export-Museum.

Am 25. November fand, wie die „Nordd. A. Z." berichtet, in der hiesigen (Berliner) Börse eine Versammlung Berliner und auswärtiger Industrieller statt, zur weiteren Berathung des Ende v. J. dahier angeregten Projekts der Errichtung eines Export-Museums. Die Herren Konsul Annecke, Syndikus Beisert, Regierungsrath Beutner und Generalsekretär Stumpf (Osnabrück) hatten die Angelegenheit vorbereitet und legten nun das Resultat vor. Das Referat erstattete Generalsekretär Stumpf-Osnabrück. Derselbe legte als Zweck des beabsichtigten Exports- oder Reichs-Handels-Museums dar: die Fabrikanten und Kommerziellen des Inlandes über den Gang der Geschäfte im Auslande zu informiren und ihnen gleichzeitig die kommerzielle Transaktion mit den Konsumentenkreisen der fremden Märkte, sowie mit den Produzenten zu erleichtern und ihnen ferner durch Errichtung eines Auskunftsbureaus diejenigen Bedingungen mitzutheilen, unter denen das Fabrikat im Auslande absetzbar ist. Eine ähnliche Einrichtung bestehe in Brüssel seit längerer Zeit, in Paris sei sie geplant. Die Kosten für die Institution wurden auf 30 000 ℳ jährlich veranschlagt, vorausgesetzt, dass ein fiskalisches Gebäude dazu hergegeben und die auszulegenden Waaren und Muster kostenfrei geliefert würden. In der Versammlung war man mehrfach der Meinung, dass der Betrag von 30 000 ℳ höchstens für den Anfang ausreichen würde, und hoffte auf einen Staatszuschuss, wie solcher z. B. dem Kunst-Gewerbe-Museum gewährt werde. — Nach längerer Debatte wurde folgende Resolution angenommen: Das heute versammelte Komitee beschliesst, die Errichtung eines Reichs-Handels-Museums in Berlin und einiger zweckmässig eingerichteter Zweiganstalten in anderen geeigneten Orten Deutschlands zur Information des heimischen Handels und der Industrie über die Produktion und über die Konsumbedürfnisse des Auslandes unverweilt einzuleiten. Zu diesem Behufe wird ein Exekutivkomitee eingesetzt, welches aus folgenden Personen bestehen soll: Konsul Annecke, Syndikus Beisert, Regierungsrath Beutner, Stumpf-Osnabrück, Geh. Kommerzienrath v. Liebermann, Geh. Kommerzienrath Wilhelm Herz, Regierungsrath Schück, Sulzbach-Frankfurt a. M., Kommerzienrath Dr. Jansen-Dülken, Woermann-Hamburg, Lüderitz-Bremen, Kommerzienrath Lange-Köln, Maeckel-Elberfeld und Karl Maison-München. — Der Exekutivausschuss wird beauftragt: 1. Bei den betreffenden Ressortministern die interimistische Ueberlassung eines passenden fiskalischen Gebäudes in Berlin zur Unterbringung der Sammlungen und der Bureaux des Reichs-Handels-Museums auszuwirken. 2. Die Deutsche Reichsregierung zu ersuchen, durch Vermittelung der Deutschen Konsulate in mehreren Exemplaren diejenigen Gebrauchsartikel und Produkte der ausländischen Märkte ankaufen und dem Handels-Museum nebst den zur Erläuterung erforderlichen Notizen überweisen zu lassen, welche ein geeignetes Fabrikationsobjekt für die Deutsche Industrie darbieten oder als Rohstoffe für die weitere Verarbeitung zu verwerthen sind. 3. Seitens des Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist in Berlin ein staatliches Auskunftsbureau für Eisenbahntarif-Angelegenheiten errichtet worden. In Folge einer Anregung des Preussischen Herrn Handelsministers ist der Centralverband Deutscher Industrieller damit beschäftigt, ein Auskunftsbureau für Zollsachen zu etabliren. Der Exekutivausschuss wird beauftragt, sich mit diesen beiden Bureaux (Warum nicht auch mit den übrigen Aus-

kunftsbureaux für Eisenbahntarif-Angelegenheiten in Hamburg, Köln, Mailand etc.? Die Red.) in Verbindung zu setzen und engere Beziehungen zwischen denselben und dem Reichs-Handels-Museum anzubahnen. 4. Der Exekutivausschuss wird ferner beauftragt, mit denjenigen Städten des Reiches, welche eine Zweiganstalt des Reichs-Handels-Museums bei sich einrichten wollen — wie solches in Frankfurt a. M. der Fall ist — die nothwendigen Verhandlungen anzuknüpfen und die Beziehungen dieser Zweiganstalten zur Centralstelle zu regeln. 5. Zur Aufbringung der erforderlichen Mittel wird der Exekutivausschuss beauftragt, einen öffentlichen Aufruf an die Deutschen Handels- und Industriekreise zur Leistung freiwilliger Beiträge zu erlassen und nach dem Erfolg der so einzuleitenden Sammlung eventuell an die Deutsche Reichsregierung das Ersuchen zu richten, zur Ergänzung der etwa fehlenden Mittel einen Zuschuss aus Reichsfonds zu gewähren. 6. Der Exekutivausschuss wird beauftragt, nach Massgabe der in der heutigen Debatte dargelegten Grundsätze einen Verein als Grundlage des Reichs-Handels-Museums zu begründen und zu organisiren, ein Statut für denselben festzustellen und auch einen Organisationsplan für das Reichs-Handels-Museum auszuarbeiten; endlich, soweit die Mittel dazu reichen, die erforderlichen Hülfskräfte interimistisch anzustellen.

Mecklenburgisches Projekt Röbel-Waren.

Kaum ist das Projekt einer Eisenbahn von Wismar nach Karow, über welche wir in einer unserer früheren Nummern berichteten, in das Stadium der Verwirklichung getreten, und wiederum wird uns der projektirte Bau einer Sekundärbahn aus Mecklenburg gemeldet, der gleichfalls schon greifbare Gestalt angenommen hat.

Die Stadt Röbel, am Müritzsee gelegen, hat mit den Bauunternehmern Bachstein-Berlin und Bichel-Kiel einen Vertrag abgeschlossen, der den Bau einer Sekundärbahn von Röbel nach Waren zum Gegenstande hat.

Nach dem bereits fertigen Bauplane soll die Bahnlinie von Röbel ausgehen und die Güter Gottun, Zierzow, Sietow, Sembzin, Klinck, Eldenburg und das Stadtterrain von Waren durchschneiden und schliesslich — nicht in den Bahnhof der der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn gehörigen Malchin-Warener Eisenbahn — sondern in den gemeinschaftlichen Bahnhof der Mecklenburgischen Südbahn und Neustrelitz-Warnemünder Bahn einmünden.

Die Stadt Röbel soll die Verpflichtung übernommen haben, das zum Bahnbau erforderliche Terrain auf ihre resp. auf Kosten der adjazirenden Mitinteressenten den Unternehmern auf der ganzen Linie zur Verfügung zu stellen.

Eine Haltestelle soll errichtet werden an einer für den Personen- und Güterverkehr der Güter Sembzin, Sietow, Lexow und Roez überaus günstigen Stelle. Dem jetzt in Malchin tagenden Mecklenburgischen Landtage ist gedachter Bauplan bereits vorgelegt worden.

Mecklenburgische Südbahn.

Am 19. November cr. fand das Auflegen der eisernen Drehbrücke über die Elde statt. Somit ist nunmehr die Verbindung der Parchim-Ludwigsluster und der Mecklenburgischen Südbahn hergestellt.

Die erste Probefahrt auf letzterer Bahn fand am 22. d. Mts. von Waren aus nach Parchim statt und am 23. November cr. wurde der erste Extrazug auf der Mecklenburgischen Südbahn von Parchim nach Waren abgelassen. Ob die Bahn noch in diesem Jahre eröffnet werden wird, hängt lediglich davon ab, ob die Verhandlungen mit der Post noch rechtzeitig zum Abschluss gebracht werden können. Dieselben sollen erst kürzlich eingeleitet sein, wie solches uns aus Schwerin gemeldet wird.

Crivitz-Schwerin-Gadebusch und Rostock-Ribnitz.

Ein Reskript der Schweriner Regierung an den jetzt in Malchin tagenden Landtag empfiehlt die Landeshülfe für die geplanten Eisenbahn-Bauausführungen von Rostock (in nordwestlicher Richtung) zur Landesgrenze bei Ribnitz, von Crivitz nach Schwerin und von Gadebusch nach Schwerin. Es hat sonach das seit lange bestehende Projekt der Bauausführung einer Eisenbahn von Crivitz über Schwerin nach Gadebusch Aussicht auf Verwirklichung erhalten.

Den Bau dieser Strecke wird die Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn übernehmen. Dieselbe hat das Bauprojekt bereits soweit gefördert, dass ein vollständiger Plan vorliegt. In demselben verpflichtet sie sich die Bahn bis zum Jahre 1886 fertig zu stellen. Die Stadt Schwerin soll, soweit die Trace städtisches Gebiet berühre, das erforderliche Terrain unentgeltlich hergeben, sowie eine Beihilfe von 85 000 *M.*

Projekt Wismar-Karow.

Im Anschluss an unsere in No. 91 d. Ztg. gebrachte Mittheilung können wir berichten, dass die Stadt Wismar den auf sie entfallenden Antheil der Kosten für die Vorarbeiten der Secundärbahn von Wismar-Kartlow-Blankenberg-Karow bewilligt hat.

Wrist-Itzehoe.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Altona ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wrist nach Itzehoe beauftragt worden.

Hohenwestedt-Wrist.

Der Direktion der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft ist die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Hohenwestedt nach Wrist ertheilt worden.

Steindeich-Glückstadt: Eisenbahn-Vorarbeiten.

Die Vorarbeiten der projektirten Eisenbahn von Steindeich nach Glückstadt und Elmshorn sind bereits so weit ausgeführt, dass die Linie Steindeich-Glückstadt durch Baken bezeichnet ist und mit dem Nivellement der Strecke Steindeich-Elmshorn begonnen wurde.

Halberstadt-Blankenburg.

In der Generalversammlung wurden sämmtliche Vorlagen, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Blankenburg nach Tanne, sowie die Erhöhung des Aktienkapitals und der neue Vertrag mit den Harzer Werken zu Rübeland und Zorge genehmigt.

Bahnprojekt Meseritz-Grünberg.

In Züllichau hat sich ein Komitee gebildet, mit dem dortigen Bürgermeister an der Spitze, um die Geldmittel zum Bau der Eisenbahn von Meseritz über Schwiebus, Züllichau nach Grünberg in Schlesien zu beschaffen und überhaupt die Vorarbeiten aufzunehmen.

Sachsen-Weimarsche Eisenbahnprojekte.

Der Landtag des Grossherzogthums Sachsen-Weimar genehmigte die Ertheilung des Expropriationsrechtes für eine von Grossrudestedt nach Olbersleben resp. Guthmannshausen zu führende Lokalbahn. Dagegen wurde der Antrag der Regierung wegen Baues der Linie Weimar-Berka-Blankenhain in der vorliegenden Form verworfen. Der Landtag erachtet die Ausführung der Bahn als Staatsunternehmen für unzweckmässig. Dagegen ist der Landtag bereit, das Unternehmen finanziell zu fördern und stellt anheim, dem Landtag in seiner nächsten Session eine neue bezügliche Vorlage zu unterbreiten.

Naumburg-Artern.

Nach dem „Leipz. Tgbl." wird die Bahnlinie Naumburg-Artern jetzt in Angriff genommen werden.

Eisenbahn Zeitz-Osterfeld-Schkölen-Camburg.

Die Vorarbeiten dieser Eisenbahn sind nach dem „Leipz. Tgbl." nahezu vollendet.

Neueröffnete Stationen und Haltestellen.

Am 1. Dezember d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrheinische) die an der Eifelbahn zwischen der Haltestelle Soetenich und der Station Nettersheim gelegene Haltestelle Urft für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet.

An demselben Tage wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg an der Bahnstrecke Bromberg-Dirschau die zwischen Terespol und Prust gelegene Station Parlin für den gesammten Personen-, Güter-, Gepäck- und Viehverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen mit der Einschränkung eröffnet werden, dass schwer wiegende Fahrzeuge nicht zur Verladung gelangen.

Badische Staatseisenbahnen.

Die Station Bellingen der Badischen Staatseisenbahnen wird am 3. Dezember l. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin macht bekannt, dass die Präklusivfrist für den Umtausch von ganzen und halben Aktien der Berlin-Stettiner Eisenbahn in Staatsschuldverschreibungen der 4- resp. 4½prozentigen konsolidirten Anleihe nunmehr endgültig auf den 31. Dezember festgesetzt ist, und dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Aktien den Anspruch auf den Umtausch derselben gegen Staatsschuldverschreibungen verlieren. Im Liquidationsverfahren wird auf diejenigen Aktien, welche nicht bis einschliesslich 31. Dezember 1884 zum Umtausche eingeliefert werden, nur der für dieselben vertragsmässig festgesetzte Kaufpreis vergütet.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin kündigt an, dass mit ultimo Dezember 1884 der Umtausch von Aktien der Cottbus-Grossenhainer Bahn gegen Preussische Staatsschuldverschreibungen eingestellt wird. Die Bekanntmachung hebt ausdrücklich hervor, dass nur diejenigen Aktien zum Umtausch angenommen werden, welche bis zum 31. Dezember cr. eingereicht sind. Nach Ablauf der Umtauschfrist wird den Aktienbesitzern nur der für dieselben von dem vertragsmässigen Kaufpreise statutarisch ent-

fallende Antheil vergütet. Die Gesellschaft wird auf Grund des Verstaatlichungsvertrages am 1. Januar 1885 aufgelöst; von diesem Zeitpunkte ab geht das Eigenthum der Bahn auf den Staat über.

Umtausch der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn - Stamm- und Stammprioritätsaktien.

Die Besitzer von Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn-Stamm- und Stammprioritätsaktien Lit. A, B und C werden wiederholt zum Umtausch ihrer Aktien gegen 4prozentige Preussische Konsols aufgefordert. Für den Fall des unterlassenen Umtausches haben die Aktienbesitzer bei eintretender Liquidation der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nur Anspruch auf den Antheil, welcher von der Liquidationsmasse auf die einzelnen Aktien entfällt. Die Verzinsung der Aktien wird mit Eintritt der Liquidation aufhören.

Hainichen-Rossweiner Eisenbahn.

In der am 26. d. M. abgehaltenen Generalversammlung waren 6 580 Aktien vertreten. Die von den Liquidatoren vorgelegte Abrechnung ergiebt inkl. Zinsen eine Nettoquote von 58.43 *M.* Die Liquidation ist soweit beendet, dass nunmehr in einer im Januar nächsten Jahres zu berufenden letzten Generalversammlung die Auszahlung der Liquidationsquote beschlossen werden kann.

Eisenbahnrathssitzung in Breslau.

Man schreibt der „Voss. Ztg.“: Auf der Tagesordnung der am 9. Dezember cr. zu Breslau stattfindenden Bezirks-Eisenbahnrathssitzung stehen unter anderen Anträgen, welche Geschäftsordnungs- und Fahrplanangelegenheiten betreffen, verschiedene Gütertarifänderungen von allgemeinerem Interesse. Auf Grund der von den Sächsischen Bahnen angenommenen Taxen der Preussischen Staatsbahnen wird ein neuer Verbandtarif beantragt, wodurch fast durchweg Ermässigungen der früheren Frachtsätze im Verkehr mit Sachsen eingetreten sind. Die beantragten Aenderungen der Kohlentarife im Lokalverkehr, sowie im Verkehr mit Oesterreich, Ungarn und Galizien sind zu den Grund- und Einheitstaxen des Specialtarifs III aufgestellt. Die Königliche Direktion will unter Aufhebung der bisherigen Gruppensätze das kilometrische Prinzip für die Berechnung der nach dem Wasserumschlag in Breslau bez. Pöpelwitz bestehenden Kohlenfrachten einführen. Die Beibehaltung der Gruppensätze ist nicht mehr recht angängig, nachdem für den Lokalkohlentarif nunmehr die Grundtaxe des Specialtarifs III angenommen. Bei Herstellung der Umschlagstarife auf dieser Grundlage würden allerdings Frachterhöhungen eintreten und berechtigte Verkehrsinteressen geschädigt werden, denen durch Ausnahmesätze event. durch Beibehaltung der bisherigen billigeren Sätze für einzelne an der Wasserstrasse gelegene bedeutendere Consumplätze zu entsprechen wäre. Neben der Einführung einheitlicher direkter Tarife für sämmtliche Schlesische Bahnen auf der Basis der kürzesten Streckensätze wird auch die Gleichstellung derselben für alle verschiedenen Bahnhöfe Breslaus beantragt speciell für Kohlensendungen, welche beispielsweise nach dem Rechte-Oderufer-Bahnhofe um 2 *₰* pro 100 kg theurer sind. Ferner werden die Frachtsätze für Niederschlesische Kohlen beantragt, welche für die Oberschlesischen Kohlen — in Massentransporten vorausgesetzt — gelten sowohl für den Lokal- und Verbandverkehr, als für den Seeverkehr und Export über die Oesterreichische Grenze. Die Bromberger Handelskammer und der landwirthschaftliche Centralverein für Posen beantragen für Oberschlesische Kohlentransporte die Einstellung der Westpreussischen Ausnahmetarife, indem sie dies u. A. mit der wesentlichen Steigerung der Einfuhr Englischer Kohlen nach Bromberg und mehreren Plätzen des Netzedistrikts begründen. Nach Bromberg beispielsweise sind importirt an Englische Kohlen 1882 ca. 5 000 000, 1883 ca. 7 000 000 und 1884 schon nahezu 8 000 000 kg und dadurch die Oberschlesischen Gruben nicht nur an Absatz ihrer Produkte, sondern die Bahnen nicht ganz unbedeutende Einnahmen verlieren. Der Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustriellen beantragt, den Ausnahmetarif für Eisenbahnschienen nach Stettin transito seewärts auf sämmtliche sub 1—6 rubrizirten Artikel von Eisen und Stahl des Specialtarifs II auszudehnen. In der Begründung wird noch besonders hervorgehoben, dass der Export nach Oesterreich, Ungarn und Russland durch die Zollpolitik dieser Länder fast gänzlich aufgehört hat. Der Schlesische Central-Gewerbeverein will Hohlglaswaaren aller Art, auch wenn sie in Harassen oder Kisten verpackt sind, zum Specialtarif II befördert wissen. Die Posener Handelskammer will auch im Lokalverkehr der Oberschlesischen Bahn billigere Getreidefrachten und zwar analog den Frachtsätzen des für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg giltigen Getreide-Ausnahmetarifes, desgleichen eine Frachtermässigung für den Getreide- und Mehlversand nach Sachsen und Thüringen. Schliesslich wird noch beantragt, dass Position 18 (Düngemittel) des Verzeichisses der bedeckt zu befördernden Güter der Specialtarife durch Aufnahme von „phosphorsaurem Kalk und Phosphaten aller Art“ vervollständigt werde.

Aus dem Bezirkseisenbahnrath Köln.

In der am 5. v. M. unter dem Vorsitz des Herrn Eisenbahn-Direktionspräsidenten Offermann in Köln abgehaltenen sechsten Sitzung des Bezirkseisenbahnraths Köln theilte, nach einem in der „K. Z.“ vorliegenden Referat, der Herr Vorsitzende bezüglich der frühern Beschlüsse des Bezirkseisenbahnraths mit:

a) Die beantragte Anwendung des Eisenerz-Ausnahmetarifs im Rheinisch-Westfälischen und Nachbarverkehr auf Schlacke sei Seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, soweit Puddelofen- und Schweissofenschlacke in Betracht komme, genehmigt worden;

b) die beantragte Wiedereinführung des Seehafen-Ausnahmetarifs für Getreide und Mühlenfabrikate im Verkehr zwischen den Ems-, Weser- und Elbehäfen mit den Rheinisch-Westfälischen Stationen habe der Herr Minister im Einverständniss mit dem Landeseisenbahnrath mit Rücksicht auf die in den Verhandlungen der Bezirkseisenbahnräthe Köln und Hannover geltend gemachten Gegengründe abgelehnt;

c) bezüglich der beantragten Wiedereinführung einer zweiten ermässigten Stückgutklasse hätten die in Aussicht genommenen Ermittelungen über den finanziellen Erfolg der Massregel stattgefunden und sei dem Herrn Minister Vorlage unterbreitet worden;

d) die beantragte Versetzung der Bleiartikel aus Specialtarif I in Specialtarif II habe der ständige Ausschuss der Tarifkommission befürwortet, eine definitive Entscheidung sei noch nicht erfolgt;

e) mit der beantragten Versetzung sämmtlicher groben Eisengusswaaren aus Specialtarif II in Specialtarif III sei der Herr Minister einverstanden und habe diese Angelegenheit der ständigen Tarifkommission überwiesen.

Mit der Leitung der Verhandlungen in den Sitzungen des Bezirkseisenbahnrathes für 1885 wurde Herr Präsident Offermann, mit seiner Stellvertretung Herr Präsident Rennen betraut. Der Antrag, die Kohlenfrachtsätze von der Ruhr nach dem Siegerlande um den Betrag von durchgehends 4 *M.* zu ermässigen, wird abgelehnt, weil die Nothwendigkeit einer Reduktion der Expeditionsgebühren nicht allein für Siegen, sondern auch für viele Industrien in anderen Bezirken besteht. Die Einführung von ermässigten Exporttarifen für Roheisen und Luppen zu Gunsten des Siegerlandes auf Grundlage eines Einheitssatzes von 1,7 *₰* für den Tonnen-Raummeter wird beschlossen, diejenige desgleichen dagegen für Halb- und Fertigfabrikate der Walzwerke des Siegerlandes nach Belgien, Frankreich, Italien und den übrigen in Betracht kommenden ausländischen Absatzgebieten zu Gunsten des Siegerlandes auf Grundlage eines Einheitssatzes von 2,2 *₰* für den Tonnen-Raummeter abgelehnt. In der Diskussion wurde die fortgesetzte Anwendung des Refaktienunwesens Seitens auswärtiger, insbesondere Holländischer Bahnen auf das Schärfste gegeisselt und Seitens der Direktionen zugesagt, bei jeder Gelegenheit auf Beseitigung hinzuwirken. Die Anwendung des im Rheinisch-Westfälischen Staatsbahnbezirke bestehenden Ausnahmetarifs für Basaltsteine, Basaltschrotten u. s. w. auf Trachytschrot wird abgelehnt, dagegen die Aufhebung des in dem gleichen Bezirke für Kalksteintransporte bestehenden Ausnahmetarifs mit Wirkung vom 1. Januar 1886 an für zweckmässig erklärt und befürwortet, den für die Beförderung von Eisenerzen im Rheinisch - Westfälischen Staatsbahnbezirk bestehenden Ausnahmetarif gleichzeitig allgemein auch auf den Artikel Kalkstein anzuwenden.

Der von Generalsekretär Dittmar-Mainz gestellte Antrag, betreffend Einführung von Ladescheinen im Sinne der Art. 418 und 419 des Handelsgesetzbuchs sowohl im internen Verkehr des Reiches als auch im internationalen Verkehr wird auf die nächste Sitzung vertagt.

Zum Schluss wurde von einer weitern Verfolgung des Antrages, den Eisenbahn-Direktionen die dringende Bitte vorzutragen, das Heizungswesen für die Eisenbahnwagen einer eingehenden Prüfung und Verbesserung zu unterziehen, mit Rücksicht auf die Seitens des Vorsitzenden abgegebene Erklärung, dass die Deutschen Eisenbahnverwaltungen seit Jahren und noch fortgesetzt bemüht seien, die bestehenden Heizeinrichtungen für den Personenverkehr zu vervollkommnen, Abstand genommen.

Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft.

Die Direktion und der Aufsichtsrath der Gesellschaft beabsichtigen, eine Vermehrung der Betriebsmittel für den Schifffahrtsverkehr herbeizuführen und zwar durch Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft um eine Million Mark. Sie haben zu diesem Zwecke eine Vorlage ausgearbeitet, die in einer auf den 10. Dezember zusammenberufenen Generalversammlung zur Berathung und Beschlussfassung gelangen soll. Im Uebrigen enthält die Tagesordnung dieser Generalversammlung eine Beschlussfassung über die eventuelle Ausübung des Bezugsrechts für die neu zu emittirenden Aktien, sowie eine Anzahl von Anträgen auf Abänderung der Statuten, welche den Zweck haben, diese den Bestimmungen des neuen Aktiengesetzes entsprechend zu gestalten. In erster Linie handelt es sich darum, ein Abkommen mit den hauptsächlichsten Vertretern der Oder-Schiff-

fahrt zu treffen, welches der Gesellschaft grosse Vortheile in Aussicht stellt.

Die Casseler Strassenbahn

will auf ihrer 5½ Kilometer langen Linie (Cassel-Wilhelmshöhe) nach vollständiger Herstellung des neuen Gleises, welche für 1. April n. J. sicher in Aussicht steht, zur Hauptverkehrszeit die Züge viertelstündig, des Morgens und Abends aber halbstündig kursiren lassen. Dagegen sollen dann an Sonn- und Festtagen, sowie an Werktagen mit besonders starkem Verkehr von jeder Endstation nicht weniger als neun Züge stündlich abgelassen werden, so dass in Zwischenräumen von nur 6⅔ Minuten Fahrgelegenheit vorhanden ist. Zwischen den beiden Endstationen befinden sich nach Verlegung des einen Gleises noch acht Ausweichungen. Der Wagen- und Lokomotivpark soll durch Neuanschaffung von zwei Maschinen und vier einachsigen Wagen ergänzt werden, deren Lieferung am 1. März k. J. erfolgen muss.

Die Portugiesischen Eisenbahnen.

(Fortsetzung.)

B. Entwickelung des benachbarten Netzes in Spanien.

Nachdem die in voriger Nummer erwähnte Krise überwunden war, richtete die Gesellschaft ihr Augenmerk auf den weiteren Ausbau ihres Netzes und die Erschliessung eines grösseren Verkehrsgebietes. In dieser Hinsicht kamen zunächst die in Spanien nicht weit von der Portugiesischen Grenze befindlichen grossartigen Lager von Kalkphosphaten bei Cáceres in Betracht, welche zu jener Zeit nur von einigen unbedeutenden Industriellen ausgebeutet wurden. Die gewonnenen Produkte wurden auf Maulthieren südwärts bis zum Bahnhof von Merida transportirt, von wo aus ihre Beförderung nach Lissabon über die Badajozer Linie erfolgte. Dieser Verkehr wurde indessen durch die der Ciudad-Real-Badajozer Gesellschaft ertheilte Konzession einer, die bisherige Strecke um 93 km kürzenden Linie von Madrid nach Ciudad-Real und einer 72 km langen Bahn zwischen Cáceres und Mérida gefährdet. Ferner kaufte zur selben Zeit die Madrid-Saragossa-Alicanter Gesellschaft die Linie Sevilla-Huelva, wo sich ein zwar noch neuer, aber ausserordentliche Vortheile bietender Hafen befindet. Hierzu kam noch, dass die Mérida-Sevillaer Gesellschaft in Folge finanzieller Schwierigkeiten ihre Konzessionen an die Ciudad-Real-Badajozer Bahn abzutreten suchte, welche sich ein von den übrigen Bahnen unabhängiges Netz schaffen wollte. (Sämmtliche vorgenannte Bahnen sind heute im Betriebe; von der Mérida-Sevillaer Bahn sind 106 km von Mérida nach Llerena und 34 km von Tocina [Knotenpunkt der Sevillaer Linie] nach Pedrozo dem Verkehre übergeben, während 50 km noch im Bau begriffen sind.)

In der Besorgniss, ihren Verkehr durch die eine oder andere dieser Kombinationen geschädigt zu sehen, wandte sich die Königliche Gesellschaft der Portugiesischen Eisenbahnen an die Regierung mit dem Antrage auf Ertheilung der Konzession zum Bau einer Bahn von ihrer Station Torres-das-Vargas (an der Strecke Lissabon-Badajoz gelegen) nach der Spanischen Grenze in der Richtung auf Cáceres. Diese Konzession wurde auch ertheilt. Ausserdem schloss sie mit einer unter ihrem Patronate errichteten Spanischen Gesellschaft am 21. Juli 1877 einen Vertrag ab, nach welchem die letztere unter Oberaufsicht der Portugiesischen Gesellschaft den Bau der ihr konzessionirten, auf Spanischem Gebiete belegenen Linien Cáceres-Portugiesische Grenze und Cáceres-Malpartida innerhalb 2 Jahren ausführen sollte. Diese Bahnen sollten einerseits an der Portugiesischen Grenze sich an die obenerwähnte, der Königlichen Gesellschaft konzessionirte Zweigbahn von Torres-das-Vargas zur Portugiesischen Grenze, andererseits in Malpartida an die von dieser Stadt nach Madrid zu erbauende Linie anschliessen, woraus sich dann eine zusammenhängende direkte Linie Madrid-Lissabon ergab.

Zu dieser Zeit konstituirte sich ferner eine mächtige Gesellschaft, welche sich die einheitliche Ausbeutung sämmtlicher Kalkphosphat-Lager bei Cáceres zur Aufgabe machte. Die Portugiesische Gesellschaft schloss sofort mit derselben einen Vertrag ab, nach welchem diese sich verpflichtete, alle Exportsendungen zum Frachtsatze von 26 Frcs. pro Tonne und bis zur Höhe von 50 000 t via Cáceres nach Lissabon befördern zu lassen.

Um nun den aus diesen Verträgen erwachsenden Verpflichtungen gerecht werden zu können, schritt die Königliche Gesellschaft zur Ausgabe von ferneren 90 000 Obligationen.

Die Bauten wurden mit aller Kraft gefördert, so dass bereits am 6. Juni 1880 die 72 km lange Zweigbahn von Torres-das-Vargas nach der Spanischen Grenze eröffnet werden konnte; am 20. Oktober 1881 wurde sodann die Strecke von der Grenze nach Cáceres und die Strecke Cáceres-Malpartida dem Verkehre übergeben, so dass mit diesem Tage die neue durchgehende Linie Madrid-Malpartida-Lissabon in Betrieb stand.*)

In diese Zeit fiel ein für die Entwickelung der Spanischen Eisenbahnen sehr wichtiges Ereigniss, nämlich der Ankauf der Linien der Madrid-Ciudad-Real-Badajozer Linie und der Zweigbahn Mérida-Cáceres seitens der Madrid-Saragossa-Alicanter Eisenbahngesellschaft, sowie der obenerwähnte Abschluss der ebengenannten Gesellschaft der mit der Mérida-Sevillaer Eisenbahngesellschaft eingeleiteten Verhandlungen. Ferner wurde ein neues Abkommen mit der Cáceres-Malpartida Bahn getroffen, durch welches diese in den Stand gesetzt wurde, die Tajo-Linie Madrid-Malpartida zu erwerben. In Folge dieser letzteren Operation gewann die Portugiesische Gesellschaft einen direkten Einfluss auf die gegenüber der älteren Linie um 131 km kürzere direkte Verbindung Madrid-Lissabon via Malpartida.

Aus den Geschäftsberichten der Gesellschaft ist zu ersehen, dass seit Eröffnung der Cáceresbahn der Austausch von Transporten im Verkehr mit Spanien via Valencia-Alcantara sich im Jahre 1883 auf 1,6 Millionen Francs gehoben hat. Die Gesellschaft hat sich also durch die vorher erwähnten, mit dem Bau der Cáceresbahn in Verbindung stehenden Kombinationen nicht allein den früheren Verkehr erhalten, sondern sie hat sich auch einen neuen Verkehrszufluss über die älteren Linien geschaffen. Auch nach einer anderen Richtung wurde der Anschluss an die Spanischen Eisenbahnen angebahnt. Nachdem man die Nothwendigkeit erkannt hatte, für die Duro- [und Beïra-Altabahn einen Ausläufer nach Spanien zu schaffen, übernahm die Portugiesische Regierung nach dem Gesetze vom 14. Oktober 1882 eine Garantie für die circa 200 km langen Spanischen Linien, welche von Salamanca nach der Portugiesischen Grenze (in der Richtung auf Ciudad-Rodrigo) führen und den Ausgangspunkt der Beïra-Altabahn mit der Zweigbahn Barca-Alva bilden (welche letztere der Ausgangspunkt der Douro-Linie ist).

Zur Vervollständigung dieser Studie über den dermaligen Stand der Portugiesischen Eisenbahngesellschaft bleibt uns noch anzuführen, dass die Einnahmen im Betriebsjahre 1883 sich auf 12,65 Millionen, die Ausgaben auf 10,78 Millionen belaufen, der Ueberschuss demgemäss 1,87 Millionen betragen hat. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen betrug 34,56 pCt., die Anzahl der im Betriebe befindlichen Kilometer 578 (inkl. der neuen Zweigbahn nach Cáceres) und es hat sich demnach die durchschnittliche kilometrische Roheinnahme auf 21 649 Frcs., die Ausgabe auf 7 481 Frcs. beziffert.

Endlich wollen wir an der Hand des letzten Geschäftsberichtes noch hervorheben, dass die Gesellschaft die Konzession zum Bau der Linien Torres-Vedras-Alfarellos mit der Zweigbahn Coïmbra (Bahnhof) nach Coïmbra (Stadt) erhalten hat.

(Schluss folgt.)

*) Wir erlauben uns hier eine Aenderung. Im „Moniteur d. int. mat.“ No. 44 S. 1075 wird angegeben, dass diese Strecke der baldigen Vollendung entgegen gehe, während dieselbe doch, wie oben angegeben, bereits seit 3 Jahren in Betrieb steht.]

Die Redaction.

Ueber den Stand des Baues des Panama-Kanals und über das Projekt für die Tehuantepec-Schiffseisenbahn von Eads.

Vortrag, gehalten von Professor Barkhausen im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hannover.*)

Der Vortheil, welcher dem Weltverkehr aus einer leichten Ueberwindung des Isthmus von Mittelamerika erwachsen würde, ist der grösseste bisher durch künstliche Verkehrsanlagen erzielte. Auf diesem Wege wird beispielsweise der Weg von London nach der Westküste von Nordamerika um 13 200 km, der von Newyork um 17 000 km verkürzt, während die grössesten Kürzungen durch den Suezkanal rund 7 200 km betragen.

Das Streben nach der Ueberwindung der Landenge ist daher ein altes. Schon 1774 begann Don Augustin Cramer Vorarbeiten zu einem Kanal, welcher die Flüsse Coatzacoalkos und Chimalpa benutzen sollte. Andere folgten 1824 durch Tadeo Ortiz und Juan de Orbegoso, 1842 durch Senor Moro und gleichzeitig im Auftrage des Mexikanischen Präsidenten, General Santa Anna, durch Don José de Garay, welcher eine Konzession für die Erbauung des Kanals erhielt. Inzwischen wiesen aber die Ingenieure Williams und Barnard von der Tehuantepec-Eisenbahngesellschaft zu Neworleans durch eigene Vorarbeiten nach, dass ein Kanal mit Scheitelstrecke wegen Wassermangels nicht möglich sei, und es ist also beinahe ein Jahrhundert fruchtloser Mühe vergangen, bis die erste Ueberschreitung des Isthmus als Eisenbahn von Colon nach Panama durch Aspinwall (1855) ausgeführt wurde.

An derselben Stelle ist nun bekanntlich unter Herrn von Lesseps die Ausführung eines Seekanals im Gange, über welche in der Generalversammlung vom 24. Juli 1884 Folgendes berichtet wurde:

„Im Gegensatze zu den von den Französischen Blättern in anerkennenswerther Weise übergangenen ungünstigen Berichten der Nordamerikanischen Presse, welche die für Nord-

*) Aus der „Deutschen Bauzeitung“ No. 94 vom 22. November 1884.

amerika günstiger liegende Verbindung über die Landenge von Tehuantepec vorzieht, sind die Arbeiten so gefördert, dass die Fertigstellung mit mathematischer Sicherheit für Ende 1888 erwartet werden darf. Wenn auch der Fortgang bisher langsam war — von 120 000 000 cbm Boden sind 4 000 000 cbm gefördert — so ist dadurch richtige Disposition und Beschaffung guten Materials gewährleistet, und stets beschleunigter Fortschritt ist schon deshalb zu erwarten, weil die Bodenarten immer günstiger werden. Statt 6 200 Arbeitern Ende 1883 waren im Mai 1884 deren 19 000 beschäftigt.

Die Gesundheits-Verhältnisse sind nicht schlechter als anderswo unter gleichen Verhältnissen; charakteristische epidemische Krankheiten sind nicht aufgetreten".

Dem gegenüber veröffentlicht der Amerikaner John Joline Ross im „American Engineer" 1884 S. 135 seine auf einer dreimonatlichen Bereisung des Kanals bis Mai 1884 gesammelten Notizen, welche ein gerade entgegengesetztes Bild geben. Der erst auf 75 000 000 cbm veranschlagte Aushub hat sich auf 130 Millionen gesteigert. Davon sind seit 1882 4 000 000 cbm der leichtesten oberen Schichten gelöst; in der Folge wird man aber in dem 170 m tiefen Einschnitte bei Culebra 36 000 000 cbm besonders zähen, schlecht sprengbaren, auf der übrigen Strecke vertheilt noch 30 000 000 cbm harten Fels, sonst grosse Massen eines trocken gut, nass aber gar nicht zu bearbeitenden Thons zu fördern haben. Die von Slavin Brothers, San Francisco, ausgeführten Baggerungen in der Barre des Fuchsflusses, welche eine 60 m breite, 9,1 m tiefe Rinne herstellen sollen, sind in stark gewundener Linie 4,5 km lang in 30,5 m Breite und 3,35 m Tiefe so ausgeführt, dass das in die Erweiterung geworfene Baggergut nochmals gehoben werden muss. Dabei finden sich so viele Korallenlager und Bäume, dass Slavin am 24. April 16 000 ℳ blos für zerbrochene Eimer vergütet erhielt. Die 51,5 m hohe, 3,2 km lange Thalsperre nebst dem zugehörigen Ableitungskanal in den Stillen Ocean von 22 km Länge („Centralblatt der Bauverwaltung" 1883, S. 201), welche bestimmt sind, die Hochwasser des Rio Chagres und 31 seiner Nebenflüsse abzufangen, sind zu 80 000 000 ℳ veranschlagt, werden aber nach den bisherigen Erfahrungen 240 000 000 ℳ kosten.

Die von den Unternehmern des Suezkanals Couvreux und Hersent für 24 000 000 ℳ angekauften Maschinen, meist alte Bestände, erweisen sich als unbrauchbar. Der Unternehmer Francis Rowen hat bei Christophoro Colombo einen grossen Theil davon mit stillschweigender Genehmigung der Bauleitung unter dem Baggergute begraben und andere Theile sind in Panamà als Schiffsballast verkauft worden.

Die Steigerung der Arbeiterzahl entspricht dem Arbeitsfortschritte nicht; denn Tausende treiben sich, namentlich während der Regenzeit, ohne Arbeit in den Orten des Isthmus umher und Unruhen unter ihnen in Folge von äusserstem Mangel sind häufig.

Schon in der ersten Zeit sind im Jahre 65 pCt. der Arbeiter am Chagresfieber (wie das gelbe Fieber dort heisst) und an andern Sumpffiebern gestorben; in letzter Zeit steigert sich die Zahl. Von den 30 Personen, welche im Oktober 1883 Frankreich mit dem Ober-Ingenieur Dingler verliessen, waren am 23. April dieses Jahres trotz vorzüglicher Wohnungen in Panama schon 10, darunter Sohn und Tochter des Herrn Dingler, gestorben.

Von den 480 000 000 ℳ des Aktienkapitals und 137 000 000 ℳ Obligationen sind für die 4 000 000 cbm Aushub bereits 377 000 000 Mark verausgabt, und es ist die Fertigstellung bis 1888 daher weder aus den Arbeits-Fortschritten noch aus den Geldverhältnissen nachzuweisen, vielmehr wird nach neuern Ermittelungen die Ausführung bis 1900 dauern, und etwa 1 600 000 000 ℳ kosten. Der zu erwartende Jahresverkehr beträgt 5 000 000 t; soll also eine Verzinsung dieses Anlagkcapitals mit 5 pCt. erreicht werden, so muss 1 t 16 ℳ Durchfahrtsgebühr tragen.

Die Schwierigkeiten, welche hiernach bei Panama entstehen, wirken fördernd auf das Projekt des Amerikanischen Ingenieurs Eads zu einer Schiffseisenbahn bei Tehuantepec ein, welches von den Nordamerikanern schon aus dem Grunde dem Panamakanale vorgezogen wird, weil es den Weg von Newyork nach San Francisco jenem gegenüber um etwa 1 800 km abkürzt. Dieser zuerst 1881 in Newyork der British Association vorgetragene Plan bezweckt die Erbauung einer Bahn für Schiffe von 5 000 t Bruttolast bis Ende 1888 mit höchstens 300 000 000 ℳ Kostenaufwand. Eads erhielt hierfür 1881 von der Mexikanischen Regierung eine Konzession auf 99 Jahre, rund 405 000 ha Land und die Zusicherung des Schutzes während Bau und Betrieb; auch sollen Schiffe unter zollamtlichem Verschluss zollfrei passiren. Die Vorarbeiten führten die Ingenieure Williams, Corthelt und Martin van Brocklin für Eads und Don Francisco de Garay für die Regierung bis 1882 aus. Das Projekt wurde dann dem Kongress der Vereinigten Staaten vorgelegt, der aber trotz einstimmiger Empfehlung desselben durch die Handelskommission jedes Eingehen auf dasselbe ablehnte. Eads sucht nun die Mittel in England aufzubringen, stellte dort auch ein grosses Modell seiner Schiffs-Hebevorrichtung aus.

Was die Rentabilität anlangt, so würde ein nach den Angaben des statistischen Amts der Vereinigten Staaten für 1888 zu erwartender Verkehr von 5 000 000 t bei 16 ℳ Uebergangspreis für 1 t eine Bruttoverzinsung von 26⅔ pCt. ergeben. Eads glaubt den Betrieb auf der 215 km langen Strecke bei rund 150 km Landfahrt mit 0,055 ℳ für 1 tkm bestreiten zu können, also mit 13,4 pCt. des Anlagekapitals, so dass bei obigem Satze von 16 ℳ, der etwa dem Frachtsatze Amerikanischer Rollbahnen entspricht, rund 13⅓ pCt. Gewinn erzielt würde.

Die Linie benutzt zuerst auf 35 km bis Minatitlan den in der Barre und im eigentlichen Bette auszubaggernden Lauf des Coatzacoalkos, durchschneidet dann auf 53 km eine waldlose Alluvialebene aus festem Thon, überschreitet nun den niedrigsten Pass im ganzen Zuge der Kordilleren und Anden bei Tarifa, Namens Portillo, wobei breite flache Thäler durch niedrige Rücken getrennt benutzt werden, steigt im Westen wieder in einen ebenen Küstenstrich hinab, wo zwei kleine Seen mit der Mündung bei Bocca Barra den Landweg abermals um 40 km kürzen. In der ganzen Hügelstrecke mit 223 m grössester Erhebung über Ebbe kommen im Westen zwei Strecken von 6,4 und 20 km Länge mit Steigung 1 : 100, im Osten nur eine Steigung von 1 : 125, sonst nur 1 : 200 vor. Auf der Hügelstrecke findet sich überall gutes Bauholz; Brücken und bedeutende Erdarbeiten kommen nicht vor; die ganze Strecke wird aus geraden Linien zusammengesetzt, so dass die für grosse Fahrzeuge starke Widerstände ergebenden Kurven ganz wegfallen. Der Fluthwechsel der geschützt liegenden Endstationen ist im Osten 0,46 m, im Westen 1,5 m. Aus diesen günstigen Verhältnissen erklärt Eads den angenommenen niedrigen Frachtsatz. Bei 5 Ausweichstellen der eingleisigen Bahn und 15 bis 18 Stunden Fahrzeit eines Schiffes würden 10 bis 12 Schiffe täglich von beiden Seiten überfahren können, welche bei 1 500 t durchschnittlicher Bruttolast schon das 5/4 fache des heutigen Verkehrs im Suezkanale ergeben. Die Anlage einer zweiten Linie würde aber nöthigenfalls auf keine erheblichen Schwierigkeiten stossen.

Die Anlage der Bahn besteht aus einer Linie mit geraden Strecken und Drehscheiben an den 5 Punkten, wo die Bodenbeschaffenheit Richtungsänderungen unvermeidlich macht, aus einem Dock an jedem Ende, Luftkästen zum Heben der Schiffe und aus den Schiffskarren, in welchen die Schiffe gehoben und bewegt werden sollen. Das Modell dieser Anlage war vor kurzem in London ausgestellt.

Das ankommende Schiff wird zunächst mittelst des 136 m langen, 22,7 m breiten und 4,54 m hohen Luftkastens gehoben, welcher vertikal in einer Grube von gleicher Grundfläche bewegt wird. Auf jeder Seite sind im Boden der Grube 30 vertikale Zugeisen befestigt, welche den Luftkasten nur so hoch ansteigen lassen, dass der Karren auf die Bahn übergehen kann. Auf der Kastenecke liegen 6 Schienen, auf denen sich der Karren mittelst beiderseits durch Flansche geführter cylindrischer Räder bewegt. In der Mitte der Langseiten stehen auf dem Kasten zwei eiserne wasserdicht gearbeitete Thürme, von deren stets wasserfreien Köpfen aus die Schleusen bedient werden, die den Kasten gegen das Wasser absperren oder öffnen. Der Kasten wird durch Einlassen des Wassers so tief versenkt, dass die obersten Theile des auf ihm stehenden Karrens tiefer liegen, als der Kiel des aufzunehmenden Schiffes, welches nun aus dem nahen Dock über den Karren gezogen wird, worauf der Kasten ausgepumpt und der Karren in Bahnhöfe gebracht wird. Vor den Karren gespannte Lokomotiven ziehen hierauf das Schiff ans Ufer.

(Schluss folgt.)

Literatur.

Englische Tunnelbauten bei Untergrundbahnen, sowie unter Flüssen und Meeresarmen. Ein Reisebericht von Dr. Philipp Forchheimer, Ingenieur, Privatdocent an der Königlichen technischen Hochschule zu Aachen. Mit 19 Holzschnitten und 14 lithographirten Tafeln. Aachen, Verlag von J. A. Mayer, Königliche Hofbuchhandlung. 1884.

Die vorliegende Schrift ist das Ergebniss eines im Auftrage des Herrn Ministers der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten verfassten und mit dessen Genehmigung dem Drucke übergebenen Berichtes über eine im Frühjahr 1883 nach England unternommene Studienreise. Die erste Veranlassung zu dieser Reise war die Besichtigung jener Tunnelarbeiten unter Wasser, über die noch wenig Ausführlicheres in der Deutschen technischen Literatur veröffentlicht ist. Aber auch noch andere bemerkenswerthe Bauten bespricht der Verfasser. In der Londoner City waren Theile der Untergrundbahn im Entstehen begriffen und die Gelegenheit, die dort angewendeten Ausschachtungsmethoden kennen zu lernen, insbesondere die eigenthümliche Zimmerung zu vermessen, lässt sich der Autor, wie wir aus dem ersten Aufsatz: „neuere Strecken der Londoner Untergrundbahnen", ersehen, nicht entgehen. Auch schenkt er der vortheilhaften Anwendung des Betons, der Unterfangung der Häuser, der Kreuzungsweise der Abwasserkanäle etc. entsprechende

Beachtung. Im Gegensatze zu der Beschreibung der in jeder Beziehung eigenartigen Untergrundbahnen (S. 1—9) giebt er in der Besprechung des ebenfalls in London gelegenen zweiten Belsize-Tunnels (S. 10—13) ein Beispiel für die gewöhnliche Englische Holzrüstung.

Was die Tunnelbauten unter Wasser anbelangt, so werden zunächst einige den Themsedurchgang bei Woolwich betreffende Notizen mitgetheilt. Der grösste Theil der Broschüre (S. 13—66) beschäftigt sich mit dem Mersey-Tunnel (S. 15—27), Severn-Tunnel (S. 27—48) und dem Kanal-Tunnel (S. 49—67). Die unter den Flüssen Mersey und Severn liegenden Stollen und Tunnelstrecken hat Dr. Forchheimer besucht und sich von der Ausführbarkeit einer bergmännischen Verbindung von England und Frankreich an Ort und Stelle orientirt. Unter dem Mersey begann in Gegenwart Forchheimer's gerade eine von Beaumont und English konstruirte Maschine den Wasserstollen auszubohren; der Anfangs dieses Jahres erfolgte Durchschlag lässt, wie der Verfasser bemerkt, erkennen, „dass die Anwendung der Drehbohrung zur Aushöhlung des vollen Querschnittes ohne Mithülfe von Sprengmitteln — möge nun die Kraftübertragung durch verdichtete Luft oder stark gepresstes Wasser erfolgen — in weichem oder mittelhartem Gebirge schon deshalb wesentliche Vortheile bietet, weil sie die wasserführenden Spalten nicht künstlich erweitert." In Betreff der Tunnelarbeiten unter Wasser fasst Dr. Forchheimer sein Urtheil und seine Beobachtungen in seinem Vorwort wie folgt zusammen: „Die genauen Daten über die Vorarbeiten unter dem Canal-la-Manche zeigen, dass unter Umständen die Erbohrung des vollen Profils jeder anderen Abbauweise in Bezug auf Raschheit und Billigkeit weit überlegen sein kann; der kreisrunde Stollenquerschnitt gestattet es ferner, kleinere Wassereinsickerungen durch gusseiserne Ringe zurückzuhalten. — Wo in Folge von Sprengungen oder anderen Ursachen der Zufluss ein grösserer ist, soll die Ausdehnung der bereits erschlossenen aber noch unverkleideten Gebirgsflächen zu jeder Zeit eine thunlichst geringe sein. Um die Mauerung trotz stärkerer Einströmungen zu ermöglichen, trifft man verschiedene Vorkehrungen (Anwendung verdichteter Luft — Einbau einer hölzernen Verkleidung — Einmauern von später zu verpflockenden Röhrchen — Ausspitzen von Rinnen im Gestein — Benutzung von Wellblechen als Dach — Herstellung einer Verzahnung zwischen dem Mauerwerk und dem Felsen — Verpflockung der Gesteinsspalten — Kalfatern schlechter Fugen — Verlegung eines Rohrstranges unter der Sohle und Verwendung über Tage gemauerter Ziegelblöcke); endlich muss man, falls die Gefahr des Einbruches mächtigerer Quellen droht, um einem Ertrinken der ganzen Anlage vorbeugen zu können, die einzelnen Strecken mit Dammthüren versehen, deren Schluss, selbst wenn der Bau schon überschwemmt ist, noch durch Taucher bewerkstelligt werden kann. Grössere Quellen dämmt man vorläufig ab, wenn ohne diese Massregel die vorhandenen Pumpen dem gesammten Zufluss nicht genügen würden. Mit Rücksicht auf den Betrieb der fertigen Bahn empfiehlt es sich, wie schon im Jahre 1828 von Deakin vorgeschlagen wurde, die tiefsten Tunnelpunkte unter das Flussbett zu legen und von da aus Wasserstollen, welche in Pumpschächte münden, gegen das Ufer fallen zu lassen. Zur Wasserhaltung in einzelnen Absenkungen eignet sich die von Schenk konstruirte Pumpe, bei welcher verdichtete Luft durch unmittelbare Einwirkung das Wasser in die Höhe drückt. — Dem Bau müssen gründliche Aufnahmen und Untersuchungen des Flussbettes oder Meeresgrundes vorangehen, wie sie namentlich im grossartigsten Massstabe im Canal-la-Manche durchgeführt wurden. — Zur Uebertragung der oberirdischen Absteckung durch einen Schacht nach unten eignet sich ein Passageninstrument, mit welchem man einen Draht einrichtet, der unter Tage über die Windungen wagrecht gestellter Schrauben gespannt ist. — Elektrische Beleuchtung bewährt sich in allen Strecken, in denen nicht gesprengt wird."

Bei der Beschreibung der Arbeiten nimmt der Verfasser den Standpunkt des Bauingenieurs ein; während er daher (mit Ausnahme der Bohrmaschine von Geach und der Tunnel-Bohr-Maschine von Beaumont und English) maschinelle Details höchstens andeutet, giebt er vollständige Verzeichnisse der benutzten Maschinen, um einen besseren Einblick in die Erfordernisse eines Baues unter Wasser zu ermöglichen und Anhaltspunkte für die Beurtheilung der Kosten zu liefern.

Wir behalten uns vor, einen Abschnitt des allgemeines Interesse bietenden Werkes demnächst mitzutheilen, um zu zeigen, wie anziehend der Autor sein Thema behandelt.

Präjudizien.

v. O. **Ausschluss des Rechtsweges bezüglich der allgemeinen Abgabenpflicht.** Der nach § 78, II. 14 des Preussischen Allgemeinen Landrechts ausgeschlossene Rechtsweg in Bezug auf die allgemeine Abgabenpflicht ist durch § 79 a. a. O. dann zulässig, wenn Jemand auf Grund eines Vertrages, eines Privilegiums oder der Verjährung die Befreiung von einer solchen Abgabe geltend macht. Aus den Entscheidungsgründen: In den Fällen des § 79 a. a. O. ist der Rechtsweg zulässig, gleichviel ob der Steuerpflichtige die Klage auf Befreiung oder der Steuerberechtigte die Klage auf Steuerzahlung erhebt. Liegt eine der Voraussetzungen des § 79 a. a. O. vor (Behauptung der Befreiung von der Abgabe oder der ungebührlichen Belastung in der Bestimmung des Antheils), so ist der Rechtsweg gegeben und es kann dabei auf die prozessualische Rolle, in welcher Derjenige auftritt, welcher die Befreiung in Anspruch nimmt, nicht entscheidend ankommen. Wenn letzterer auch der für die Einziehung der Abgaben zur Anwendung kommenden administrativen Zwangsvollstreckung gegenüber regelmässig auf die Erhebung der Klage angewiesen sein wird und daraus die Fassung des § 79 a. a. O. sich erklären mag, so liegt doch andererseits kein ausreichender Grund vor, dem Steuerberechtigten das Vorgehen im gerichtlichen Wege, welches ihm zweckmässig und nützlich erscheinen kann, zu versagen. Dass letzteren die Anstellung einer Widerklage zustehe, ist bereits vom Reichsgericht wiederholentlich anerkannt worden; — es muss der angeführte Satz aber auch in einem Falle der vorliegenden Art gelten, wo die steuerberechtigte Gemeide mit der negativen Feststellunngsklage die Ungültigkeit des von der Beklagten angerufenen Befreiungstitels verfolgt. (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 14. Oktober 1884, Rheinische Eisenbahngesellschaft wider die Stadt G. Rep. 202/84.)

Miscellen.

Die Amerikanische Lokomotive „El Gobernador".

Zum Betrieb auf der Gebirgsbahn über die Sierra Nevada wird in den Werkstätten der Central Pacific Eisenbahn zu Sacramento nach dem Projekte des dortigen Maschinenchefs, M. Stevens, eine Maschine, „El Gobernador" genannt, die zur Zeit die stärkste Lokomotive der Welt sein wird, gebaut. Dieselbe hat 5 gekuppelte Triebräder, der vordere Theil ruht auf einem Satz Wendeschemel. Die Dimensionen etc. der Lokomotive sind folgende:

Cylinderdurchmesser	0,532	m
Kolbenhub	0,915	„
Triebräder-Durchmesser	1,440	„
Entfernung der gekuppelten Achsen	5,970	„
Gesammtlänge der Lokomotive und des Tenders	12,880	„
Gesammtgewicht der Lokomotive im dienstfähigen Zustande	66,138	t
Gewicht des leeren Tenders	22,915	„
Wassergewicht des Tenders	13,590	„
Kohlengewicht „ „	4,500	„
Gesammtgewicht der dienstfähigen Lokomotive und des Tenders	102,673	„
Gewicht vertheilt auf die Triebachsen	58,000	„
Gewicht pro Triebachse	13,600	„
Länge der Feuerbüchse	3,200	m

Der obengenannte Kolbenhub ad 0,915 m dürfte der grösste bis jetzt ausgeführte sein.

Die Berechnung ergiebt, dass die Lokomotive „El Gobernador" auf einer Steigung von $^{22}/_{1000}$ = rot. 1 : 45 einen aus 28 Wagen mit 533 t Gesammtgewicht bestehenden Zug mit 13 km pro Stunde befördern kann. („Genie Civil" Band V No. 10.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die an der Bahnstrecke Bromberg-Dirschau zwischen den Stationen Terespol und Prust gelegene Haltestelle Parlin wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg — vom 1. Dezember cr. ab für den gesammten Personen-, Güter-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr mit der Einschränkung eröffnet werden, dass schwer wiegende Fahrzeuge daselbst nicht verladen werden können, da eine feste Laderampe nicht vorhanden ist.

Berlin, den 27. November 1884. (2886)

Die geschäftsführende Direktion.

Wex.

II. Betrieb.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen Pöpelwitzer-Weiche und Rechte-Oderthor-Bahnhof hierselbst wird vom 2. Dezember cr. ab bis auf Weiteres für sämmtliche Güter geschlossen. Die Wiedereröffnung des Verkehrs wird s. Z. öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, den 1. Dezember 1884. (2887)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

III. Verkehrsstörungen.

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Lemberg. In Folge Schneeverwehung wurde der Güterverkehr auf der Lokalbahn Dolina-Wygoda am 28. November 1884 bis auf Widerruf eingestellt.

Lemberg, den 28. November 1884. (2888)

IV. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Lemberg. Mit heutigem Tage wurde der Güterverkehr auf der Lokalbahn Dolina-Wygoda wieder eröffnet.

Lemberg, 30. November 1884. (2889)
Die K. K. Betriebs-Direktion.

V. Güterverkehr.

Die für den Verkehr zwischen den Niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dortrecht, Rotterdam und Vlissingen einerseits und der Station Hof der Königlich Sächsischen Staatsbahn andererseits bestehenden Frachtsätze für Eilgut, Stückgut, die allgemeinen Wagenladungsklassen und Specialtarife gelten vom 5. Dezember d. J. ab auch für den Verkehr zwischen den oben genannten Hafenstationen und Plauen i/V. (oberer und unterer Bahnhof). Die Tarifsätze sind durch die bezeichneten Expeditionen zu erfahren.

Dresden, am 29. November 1884. (2890)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Verband. Zum 9. Heft des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Verkehr Hessen-Baden) kommt mit Wirkung vom 1. Dezember 1884 der IX. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält neben Ergänzungen und Berichtigungen insbesondere Ausnahmefrachtsätze für sämmtliche Artikel des Specialtarifs III, für Getreide etc., Palmöl etc., sowie für Spiritus und Sprit zum Export; ferner enthält dieser Nachtrag Frachtsätze für die Stationen Reichenau und Steinach der Badischen Bahn und für Frankfurt a/M. H. L. B., sowie ausserdem noch einige Aenderungen etc. von Frachtsätzen und Aufhebung der Frachtsätze für Mainz-Gartenfeld.

Exemplare des Tarifnachtrages können zum Preise von 30 ₰ von den Verbandstationen bezogen werden.

Karlsruhe, den 30. November 1884.
Namens des Verbandes:
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen. (2891)

Am 1. Dezember d. J. treten im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbandsverkehr** mit den in den Tarifheften 1 bis 5 aufgeführten Badischen Stationen, ausschliesslich Eubigheim, Heidingsfeld, Mergentheim, Seckach und Tauberbischofsheim, soweit dieselben über Aschaffenburg bezw. Gemünden-Wertheim bezw. Würzburg instradiren, sowie ausschliesslich Immendingen, Mannheim, Mengen, Pfullendorf, Sigmaringen und Villingen, für sämmtliche Güter des Specialtarifs III bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen, soweit nicht für einzelne Artikel und Relationen bereits besondere, billigere Ausnahmetarife bestehen, ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen.

Köln, den 27. November 1884. (2892)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 15. Januar 1885 treten anderweite, erhöhte Tarifkilometer für die Beförderung von Gütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und Thieren im Verkehr zwischen Horst, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrh.)**, und Stationen der **Oberhessischen Eisenbahnen** in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 26. November 1884. (2893)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 1. Dezember d. J. tritt der III. Nachtrag zum **Bergisch-Märkisch-Belgisch-Englischen Verbands-Gütertarif** vom 1. Mai 1881 in Kraft.

Derselbe enthält Bestimmungen über die Mitbetheiligung der Grand Central Belge-Eisenbahn an dem Verkehr mit den Stationen London und Harwich und Aufhebung gewisser Frachtsätze im Verkehr über Bleyberg.

Der Nachtrag ist durch die Verbandstationen, sowie von der Drucksachen-Verwaltung hier zu beziehen.

Elberfeld, den 27. November 1884. (2894)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Galizisch-Norddeutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Eisenbahnverband. Der im Nachtrag III zu Heft 2 des vorbezeichneten Verbandtarifs Seite 11 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4c und 4d für Plagwitz-Lindenau Th. beträgt vom 15. Januar 1885 ab 2,50 ℳ pro 100 kg.

Der im Nachtrag II zu Heft 3 Seite 9 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs B Bielitz Biala-Löbau beträgt nicht 1,14, sondern 1,09 ℳ pro 100 kg.

Breslau, den 27. November 1884. (2895)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 10. und 13. d. Mts., betreffend die **Einführung ermässigter Frachtsätze des Specialtarifs III** im Verkehr zwischen diesseitigen Stationen einer- und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, des Eisenbahn-Betriebsamts Saarbrücken und Mannheim andererseits, bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass durch den mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. in Kraft getretenen Nachtrag IX zum Heft 3 und Nachtrag XV zum Heft 5 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs auch für den Verkehr unserer Stationen mit der Hessischen Ludwigsbahn und den übrigen Stationen der Badischen Staatsbahn ermässigte Frachtsätze für die Güter des Specialtarifs III zur Einführung gekommen sind.

Strassburg, den 25. November 1884. (2896)
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Zwischen Gera, Leipzig H. S. G., Plagwitz-Lindenau und Zeitz, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg treten anderweite Ausnahmetarifsätze für Getreide etc. in Kraft. Dieselben gelten, soweit hierdurch Frachtermässigungen geboten werden, vom heutigen Tage ab, und soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, erst vom 10. Januar 1885 ab.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 27. November 1884. (2897)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Saarkohlenverkehr nach der Reichsbahn. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif No. 9 in Kraft, durch welchen die Stationen Aue, Bühl i/E., Heissenstein, Lautenbach i/E., Masmünster und Tetingen i/Luxemburg in den Tarif aufgenommen und verschiedene Aenderungen in der Instradirung herbeigeführt werden.

Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 27. November 1884. (2898)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Dezember cr. erscheint der IV. Nachtrag zum Hessisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Mai v. Js., welcher Frachtsätze für unsere neue Station Frankfurt H. L. B. enthält, und zum Preise von 10 ₰ von unserem Tarifburau erhältlich ist.

Mainz, den 28. November 1884. (2899)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Specialdirektion.

Mit dem 1. Dezember 1884 tritt im **Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg** zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von:

a) Personen, Reisegepäck und Hunden,
b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
c) Eil- und Frachtgütern,

vom 15. August 1883 der Nachtrag VI in Kraft; derselbe kann durch die Billetexpeditionen unseres Verwaltungsbezirks bezogen werden und enthält:

1. neue Entfernungen für die Berliner Ringbahn-Bahnstation „Viehhof bei Gesundbrunnen“ und für den Personen-Haltepunkt „Kuddern.“
2. Berichtigungen. (2900J)

Soweit letztere eine Erhöhung der Frachtsätze zur Folge haben, treten dieselben erst mit dem 15. Januar 1885 in Kraft.

Bromberg, den 26. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für die Beförderung von Sendungen des Specialtarifs III in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Eisenbahnwagen zwischen der diesseitigen Station **Gifhorn** und der Station **Grötzingen** der Badischen Staatsbahnen tritt von jetzt ab ein direkter Frachtsatz in Höhe von 1,32 Mark pro 100 kg in Kraft. (2901)

Magdeburg, den 29. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 15. Januar k. J. tritt zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** andererseits vom 1. Juni 1882 der Nachtrag VIII in Kraft, welcher u. A. anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Tarifkilometer für die Stationen Dorsten, Horst, Hugo, Peddenberg und Schermbeck des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) enthält.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare des Nachtrags zu haben sind.

Köln, den 27. November 1884. (2902)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Die durch den III. Nachtrag zur II. Ausgabe des Tarifs vom 15./27. November alten Stils/neuen Stils 1879 für direkte Sendungen zwischen einzelnen Stationen

der **Libau-Romnyer** Eisenbahn und Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks **Bromberg** etc. via Wirballen mit Giltigkeit vom 13. April 1884 neuen Stils eingeführten Frachtsätze für Weizen, sowie die durch den III. Nachtrag zur II. Ausgabe des Anhangs zu diesem Tarif an demselben Tage eingeführten Exportfrachtsätze für Weizen treten mit 1. Februar alten Stils/13. Februar neuen Stils 1885 ausser Kraft.

An Stelle derselben gelten von dem gedachten Tage ab für Weizen die allgemeinen Getreidefrachtsätze der II. Ausgabe des Eingangs bezeichneten Tarifs und Anhangs.

Bromberg, den 25. Novbr. 1884. (2903J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. werden die Stationen Büttgen und Eschweiler Thal des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) mit direkten Frachtsätzen in den Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehr aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, sowie das Tarifbureau der Unterzeichneten.

Köln, den 28. November 1884. (2904)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Im **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbande** treten am 1. Dezember 1884 für den Verkehr zwischen Königslutter, Station der Braunschweigischen Eisenbahn, und verschiedenen Oesterreichischen Stationen Frachtsätze des Specialtarifs III in Kraft, welche bei den Verbandsverwaltungen in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, am 27. November 1884. (2905)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 15. Dezember d. J. tritt der Nachtrag III zu Heft I des Tarifs für den Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandsverkehr vom 1. Oktober 1881 in Wirksamkeit. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Bestimmungen.

Preis 10 ₰.

Köln, den 15. Dezember 1884. (2906)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Hessische Ludwigs-Eisenbahn Am 1. Dezember cr. kommt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und solchen der Vereinigten Schweizerbahnen einschliesslich der Toggenburger und Wald-Rüti-Bahn andererseits im Südwestdeutsch-Schweizerischen Verband ein neuer Tarif zur Einführung. Derselbe kann durch unser Tarifbüreau zum Preise von 50 ₰ käuflich bezogen werden.

Mainz, den 26. November 1884. (2907)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Der im Nachtrag VI zum **Hannoverschen-Bayerischen Verbands-Gütertarif** (Heft No. 1) auf Seite 99 für Hamburg H.-Dorfen in Klasse A 1 verzeichnete Frachtsatz beträgt 5,94 *M.* Dieser wird vom 11. Januar k. J. an der Frachtberechnung zu Grunde gelegt, bis dahin findet aber noch die Taxe von 4,94 *M.* Anwendung.

Hannover, den 24. November 1884.
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen. (2908)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die mit Giltigkeit vom 1. Dezember d. J. zur Einführung gelangenden Nachträge

XXXIII zum Gütertarifheft No. 1
I „ „ „ 2
XX „ „ „ 4
XXXI „ „ „ 5

enthalten abgeänderte bezw. neue Frachtsätze für verschiedene Stationen, sowie ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Güter des Specialtarifs III im Verkehr mit der Badischen Staatsbahn.

Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 25. November 1884. (2909)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Juni d. J. ab gültigen Hefte I in Kraft, welcher Einbeziehung der Stationen Aue, Bühl i./Elsass, Heissenstein, Lautenbach i/Elsass, Masmünster und Tetingen i/Luxemburg, ferner der Station Boevingen in den Tarif, anderweite Frachtsätze für Kayl und Oettingen-Rümelingen, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs vom 1. Juni d. J. enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Sätze noch bis einschliesslich 14. Januar k. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist von der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg käuflich zu beziehen.

Köln, den 27. November 1884. (2910)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Der laut unserer Bekanntmachung vom 29. Oktober 1883 mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember d. J. eingeführte **Ausnahmefrachtsatz** von 0,27 *M.* pro 100 kg **für Kalksteintransporte** in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen von Wernigerode nach Schönebeck bleibt über den 1. Januar 1885 hinaus bis auf Weiteres in Geltung. (2911)

Magdeburg, den 25. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Dezember 1884 tritt der Nachtrag VI zum **Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahn-Verband** Theil II, Heft 1 (Klassentarif) in Kraft.

Derselbe enthält die Aufnahme einiger Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau und Bromberg in den Ausnahmetarif No. 2 für frisches Obst etc.

Druckexemplare des Nachtrages können kostenfrei von den Verbandstationen bezogen werden. (2912)

Breslau, den 27. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Am 1. Dezember 1884 tritt zum **Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahn-Verband** Theil II Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält: a) neue fast durchwegs ermässigte Frachtsätze für die Stationen Berlin, Cottbus, Cüstrin, Finkenheerd, Frankfurt a. O., Fürstenwalde, Görlitz, Guben, Müllrose, b) die Aufnahme neuer Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktion Breslau (Stationen der vormaligen Rechte-Oderuferbahn). Die Frachtsätze für die Stationen ad b) treten vorläufig noch nicht in Kraft, c) Aufnahme der Station Lököshaza der Königlich Ungarischen Staatseisenbahn und der Station Penzig des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie einige Druckfehlerberichtigungen.

Die vorkommenden Erhöhungen treten mit dem 15. Januar 1885 in Kraft. Die eintretenden Ermässigungen sind durch die Aenderung der Oesterreichisch-Ungarischen Antheile veranlasst.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den Verbandstationen zum Preise von 0,30 *M.* zu beziehen. (2913)

Breslau, den 27. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Tarifheft 2. Mit dem 1. Dezember cr. tritt zum vorbezeichneten Verbandstarif der Nachtrag IX in Kraft. Derselbe enthält Aufnahme der Station Crottorf des Direktions-Bezirks Magdeburg in den Verband, anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Spandau und Wittenberge sowie Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zu haben. (2914)

Breslau, den 25. November 1884.
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 15. Dezember cr. kommt zu dem Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterreichischen und Ungarischen Linien der Oesterreich.-Ungarischen Staatsbahn etc. vom 1. September cr. ein Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält neue Frachtsätze nach Stationen der Ungarischen Linien der Oesterreich.-Ungarischen Staatsbahn und Ungarischen Staatsbahn, um 4,1 bezw. 2,3 Kreuzer pro 100 kg erhöhte Frachtsätze nach den Stationen Györ (Raab) und Moson (Wieselburg) sowie die Berichtigung des Frachtsatzes Neurode-Böhmisch Trübau von 34,4 in 34,6 Kreuzer pro 100 kg. Die erhöhten Frachtsätze finden erst vom 15. Januar k. J. ab Anwendung.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterexpeditionen, sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen. (2915)

Berlin, den 28. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal. Zum Theil II der internen Gebührentarife für den Gütertransport, giltig vom 1. Oktober 1881, wird mit Giltigkeit vom 15. Dezember 1884 ein Nachtrag I zur Einführung kommen.

Dieser Tarifnachtrag enthält: Ergänzung der Waarenklassifikation und der Gebührenberechnung für Telegraphenmaterialien (Ausnahmetarif III), Aenderungen bei der Gebührenberechnung für Dungasche (Ausnahmetarif I), Stationstabellen für die zum Frachten-Expeditionsdienst eingerechnete Station Röwersdorf und für Troppau K. F. N. B. trans., dann Druckfehlerberichtigungen.

Tarifexemplare werden bei der gefertigten Direktion in Wien, I., Gonzagagasse 1, und beim Betriebsinspektorate in Jägerndorf verabfolgt.

Wien, am 30. November 1884. (2916)
Die Direktion.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 1. Dezember l. J. wird in dem vom 1. November 1884 giltigen Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Kokessendungen im Verkehre von Stationen der Oberschlesichen Eisenbahn über die a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der K. K. priv. Südbahn, K. K. priv.

Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn etc. die an der Bahnlinie Rybnik-Loslau gelegene

„Emmagrube“

mit den gleichen Frachtsätzen wie für die Station Rybnik einbezogen.

Ferner sind in diesem Tarife nachstehende Berichtigungen in der Bezeichnung der Versandstationen beziehungsweise Gruben vorzunehmen:

lfde No. 2 „Scharley (Radzionkaugrube)“ in „Radzionkaugrube“, lfde No. 38 „Wildensteinsegengrube (Prittwitzschacht)“ in „Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht)“ und lfde No. 40 „Richthofenschacht der Morgenrothgrube“ in Richthofenschacht der consold. Gieschegrube“.

Wien, am 16. November 1884. (2917)

Die General-Direktion.

VI. Submissionen.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

I. 3 Stück vierrädrigen Personenwagen II./III. Klasse mit Mittelgang ohne Bremsen,
2 „ vierrädrigen Personenwagen III. Klasse mit Mittelgang und Heberlein-Frictionsbremsen,
2 „ vierrädrigen Personenwagen IV. Klasse mit Heberlein-Frictions-Bremsen,
2 „ vierrädrigen Post- und Gepäckwagen mit Heberlein-Frictions-Bremsen,
II. 18 „ Flussstahlachsen mit Rädern und Reifen,
40 „ Tragfedern,
45 „ Spiralfedern für Zugapparate und Buffer

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden; die Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen Maschinentechnischen Bureau hier zur Einsicht aus und können von demselben gegen Erstattung von 3 M. ad I und 2 M. ad II auf desfallsige Anforderung bezogen werden. Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift

Offerten auf Lieferung von Wagen resp. Rädersätzen und Federn

zu dem auf Dienstag, den 16. Dezember cr. Morgens 11 Uhr anberaumten Submissionstermine an das gedachte Bureau einzureichen, welches auf mündliche oder schriftliche Anfragen auch erforderliche Auskunft ertheilen wird. (2918)

Magdeburg, den 22. November 1884.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Die Lieferung von 9 350 t Eisenbahnschienen von Bessemerstahl soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Bureau unseres Betriebsinspectors zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 1 M. pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum 18. Dezember cr. Mittags 12 Uhr portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen. (2919)

Glückstadt, den 28. November 1884.

Die Direktion.

H. Lund.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld. Die Lieferung von 10 Stück Personenzug-Lokomotiven mit Tendern und Reservetheilen für 2 Maschinen soll vergeben werden.

Eröffnung der Angebote Donnerstag, den 17. Dezember 1884, Vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude, Zimmer No. 89.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 4 M. vom Kanzleivorsteher Peltz hier zu beziehen.

Elberfeld, den 28. November 1884. (2920)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nordhausen - Erfurter Eisenbahn Im Wege der öffentlichen Submission sollen folgende Materialien vergeben werden:

1. 431 000 kg Stahlschienen,
2. 285 000 „ flusseiserne Querschwellen,
3. 37 000 „ Kleineisenzeug,
4. 11 000 Stück eichene oder kieferne Querschwellen und
5. 750 „ eicheneWeichenschwellen.

Die Bedingungen können gegen Einsendung von je 2 M. für jede der Positionen 1 bis 3 und von 1 M. für die Positionen 4 und 5 von unserer Betriebs-Direktion bezogen werden.

An letztere sind auch die Offerten portofrei und versiegelt bis Sonnabend, den 13. Dezember cr. Vormittags 11 Uhr einzusenden. (2921)

Nordhausen, im November 1884.

Die Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Neubaulinie: Eichicht-Probstzella-Bayerische Landesgrenze. Submission auf Eisenkonstruktionen. Die Herstellung, Anlieferung und Aufstellung der zu 2 Loquitz-Eisenbahnbrücken und einer Strassen-Unterführung erforderlichen eisernen Ueberbauten im Gewicht von ca. 72 650 kg Schmied- und Walzeisen, 182 kg Stahl und 3 012 kg Gusseisen soll im Submissionswege vergeben werden. Versiegelte Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Eisenkonstruktionen“

sind bis zum 20. Dezember, Vormittags 11 Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgt, an das unterzeichnete Bureau, Gartenstrasse 1, portofrei einzureichen.

Submissionsformulare, allgemeine und specielle Bedingungen, sowie überschlägliche Gewichtsermittelungen sind von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 M. zu beziehen.

Die Zeichnungen werden, soweit der Vorrath reicht, gleichfalls gegen Einsendung von 3 M. abgegeben.

Erfurt, den 22. November 1884. (2922)

Bautechnisches Bureau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Kistenmacher.

Submission auf Lieferung von 20 Stück Normal-Güterzug-Lokomotiven mit Tender Donnerstag, den 18. Dezember d. J. Vormittags 11 Uhr in unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst Königgrätzer Strasse 132.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Lokomotiven“ an das bezeichnete Büreau einzusenden.

Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 3 M. bezogen werden.

Berlin, den 26. November 1884. (2923)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

VII. Be- und Entladefristen.

Vom 1. Dezember cr. ab werden für den Versand- und Empfangsverkehr der diesseitigen Station Berlin, sowie für diejenigen Parteien, welche innerhalb eines Umkreises von 5 km von der Station Berlin entfernt wohnen, die Be- und Entladefristen für offene Wagen bis auf Weiteres auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Berlin, den 29. November 1884. (2924)

Königliche Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 32.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 96. 1884.





Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. December 1884.

Inhalt:

Die Omnibuszüge im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover.

Die leichten, für den Lokalverkehr besonders eingerichteten, Personenzüge (sog. Omnibuszüge) sind bekanntlich aus dem steten Verlangen des Publikums nach Vermehrung der Zugsverbindungen, sowie aus dem Streben nach möglichster Verringerung der Betriebskosten der Personenzüge hervorgegangen. Wie bei vielen Bahnen, so auch kamen dieselben im Dienstbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover zur Anwendung.

Während indess die bei anderen Bahnen für diesen Zweck eingeführten Betriebsmittel meistens den gehegten Erwartungen nicht entsprochen haben und daher in vereinzelter Anwendung verblieben oder gänzlich wieder beseitigt worden sind, haben sich die im Bezirk Hannover eingeführten Omnibuszüge derart gut bewährt, dass dieselben nach und nach auf vielen Strecken zur Einführung gelangt sind und zur Zeit täglich 1 875 Zugkm durchlaufen, auch deren weitere Ausdehnung in Aussicht steht.

Da die guten Betriebsergebnisse dieser Omnibuszüge vorzugsweise der zweckmässigen Einrichtung derselben zuzuschreiben sind, so dürfte die nachstehende Beschreibung dieser Züge, welche wir im Auszug einem mit reichem technischen und statistischen Material ausgestatteten, ausführlichen Bericht des Herrn Regierungs-Maschinenmeisters v. Borries in Hannover entnehmen,*) namentlich für diejenigen Eisenbahnverwaltungen von Interesse sein, welche derartige Züge gleichfalls eingeführt haben oder deren Herstellung beabsichtigen.

Die ersten Omnibuszüge gelangten im Sommer 1880 auf den Strecken Northeim-Nordhausen, Northeim-Ottbergen und Hannover-Kreiensen zur Einführung, nachdem für dieselben 4 Lokomotiven mit Gepäckraum und 6 leichte Personenwagen, theils II., III., IV., theils III., IV. Klasse beschafft worden waren.

Zunächst fragte es sich, ob für den vorliegenden Zweck bei den Omnibuszügen ein sogenannter Dampfwagen, oder eine getrennte Lokomotive mit gewöhnlichen Wagen vorzuziehen sei. Man war der Ansicht, dass die Vorzüge des Dampfwagens (ruhiger Gang und Verminderung des todten Gewichts) auch durch angemessene Konstruktion der getrennten Lokomotive erreicht werden könne, während dem Dampfwagensystem wesentliche Mängel anhaften.*)

Da im vorliegenden Falle zudem verlangt wurde, dass der Zug auf den Steigungen 1:100 zwischen Nordhausen und Ottbergen bis zu 150 Personen befördern sollte, während ein Dampfwagen bei zweckmässiger Grösse nur einen Fassungsraum von etwa 100 Personen erreicht, so war die Anwendung eines Dampfwagens ausgeschlossen.

Der Gepäckraum wurde, da eine Gepäckbeförderung bei den Zügen nur in geringem Umfange zu erwarten war, zur Vereinfachung der Eintheilung des Zuges auf der Lokomotive angebracht; hierdurch wurden gleichzeitig die Abmessungen und das Gewicht der letzteren soweit vermehrt, dass die Belastung einer Triebachse für die erforderliche Adhäsion ausreichte, und der zu einem ruhigen Gange erforderliche lange Radstand angewendet werden konnte.

Diese Lokomotiven mit Gepäckraum sind gleichzeitig mit der in Oesterreich von Elbel entworfenen Maschine projektirt und ausgeführt worden. Beide Konstruktionen unterscheiden sich nur dadurch, dass bei Elbel das Gestell nach Art der Eisenbahnwagen gebaut ist und die Triebachse vorn liegt, während bei der Hannoverschen Maschine das Gestell nach Krauss'scher Konstruktion kastenförmig gebaut ist und die Triebachse hinten liegt.**)

Die Personenwagen erhielten im Oberkasten 6,2 m Länge und 3,1 m Breite und wurden mit Endperrons versehen.

---

*) Abgedruckt im neuesten Heft des im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archivs für Eisenbahnwesen", Berlin, C. Heymann's Verlag, Jahrg. 1884, Heft 6, S. 523 bis 536.

*) Als solche Mängel werden aufgeführt: Die im Verhältniss zur Nutzleistung grösseren Beschaffungs- und Unterhaltungskosten der Wagen, weil diese nur dieselbe Kilometerzahl wie die Maschinen, die getrennten Wagen aber etwa die doppelte leisten.

Wenn der Fassungsraum des Dampfwagens überhaupt genügt, fährt derselbe stets mit der grössten Zuglast, während die getrennten Wagen nach Bedarf angehängt werden.

Das Drehen des Dampfwagens auf den Endstationen kann nur auf grossen Lokomotivdrehscheiben stattfinden; die Unterbringung desselben während der Ruhezeit macht Schwierigkeiten.

Die Eintheilung des Wagens in drei Klassen ist kaum möglich, da die Gänge zu viel Raum beanspruchen würden.

**) Man siehe die Beschreibung dieser Maschine im „Archiv" l. c. S. 525.

Nachdem der Verkehr sich derart gehoben hatte, dass je 2 Wagen in den Zügen laufen mussten, wurden im Sommer 1883 für die II. und III. Klasse Sekundärbahnwagen mit 5 m Radstand beschafft; 4 andere Wagen enthielten einen Raum III. Klasse mit Längssitzen zu 22 Personen und einen Raum IV. Klasse zu 30 Personen und wurden die Wagen auch mit der bei den weiteren Omnibuszügen eingeführten Reimherr'schen Heizung versehen.

Der Zugdienst wird bei diesen Omnibuszügen durch drei Beamte: Lokomotivführer, Heizer und Schaffner besorgt.*)

Dem Lokomotivpersonal ist ausser der Bedienung der Lokomotive die Revision und das Schmieren der Wagen übertragen; der Schaffner ist gleichzeitig Zugführer und Packmeister. Geldsendungen und Hunde werden mit den Zügen nicht befördert, die Post benutzt nur einen derselben zum Transport von Briefbeuteln durch den Schaffner. Der Gepäckraum der Maschine gilt als Schutzraum im Sinne des § 34 des Bahnpolizeireglements.

Die Fahrgeschwindigkeit der Omnibuszüge wurde auf 40 km in der Stunde festgestellt.

Nachdem sich die Omnibuszüge durch längere Zeit gut bewährt und die angestellten Berechnungen eine angemessene Rentabilität derselben nachgewiesen hatten, wurde ihre weitere Einführung in grösserem Massstabe beschlossen. Bei den hierfür zunächst in Aussicht genommenen Zügen auf den Strecken Lehrte-Hildesheim-Nordstemmen, Hannover-Uelzen, Löhne-Rheine, Frankfurt-Friedberg und Weetzen-Haste war indess ein wesentlich stärkerer Verkehr als bei den vorbeschriebenen Zügen zu erwarten; es konnte nicht mehr wie bei letzteren an eine Ablösung durch grosse Lokomotiven an verkehrsreichen Tagen gedacht werden, auch musste stellenweise für eine umfangreichere Postbeförderung gesorgt werden.

Die neuen Lokomotiven waren daher erheblich stärker zu bauen. Um auch das häufige Drehen derselben auf den Endstationen und die beim Gepäckverladen entstehenden Verzögerungen des Umsetzens der Maschine zu vermeiden, wurden die neuen Lokomotiven ohne Gepäckraum beschafft. Das Gepäck wird bei den Zügen mit Postbeförderung in besonderen Postgepäckwagen, bei den Zügen ohne Post in einem abgetheilten Raume eines Wagens IV. Klasse verladen. Die neuen Züge bestehen hiernach aus je einem Postgepäck- oder IV. Klasse-Gepäckwagen und den erforderlichen Personenwagen II., III. und IV. Klasse. Die Personenwagen II. und III. Klasse, welche keine Bremsen haben, werden in der Mitte der Züge eingestellt.

Die Postgepäck- und IV. Klasse-Gepäckwagen werden an einem Ende des Zuges derart eingestellt, dass der Raum für die Postsachen und der Raum für das Gepäck der Maschine zugewandt ist, um für die eine Fahrtrichtung einen Schutzraum zu bieten und die Verbindung mit dem Zuge zu erhalten. Um auch für die andere Fahrtrichtung einen Schutzraum zu erhalten, ohne den Gepäckwagen auf den Endstationen umstellen zu müssen, haben mit höherer Genehmigung die Wagen IV. Klasse an einem Ende grösstentheils einen durch eine Barriere verschlossenen Raum von etwa 500 mm Länge erhalten, welcher während der Fahrt vom Publikum nicht betreten werden darf und mit entsprechendem Verbot beschrieben ist, wohl aber mit den Gepäckstücken der Reisenden besetzt wird.

Im Ganzen wurden für die weitere Einführung der Omnibuszüge beschafft: 23 Personenwagen II. und III. Klasse, 17 desgl. IV. Klasse, 4 desgl. IV. Klasse mit Gepäckraum, 6 Postgepäckwagen, sämmtlich mit 5 m Radstand und nach den Normalien für die Königlich Preussischen Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaut.

Die Züge sind, ebenso wie die ersten und die im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover verkehrenden Sekundärbahnzüge mit einer kontinuirlichen selbstthätigen Gewichtsbremse versehen, welche in derselben Weise, wie die Heberlein-Bremse durch eine über den Zug gespannte Leine gehandhabt wird und sich von dieser nur dadurch unterscheidet, dass an Stelle des Rollenapparates ein Fallgewicht angebracht ist, welches mit grosser Hebelübersetzung auf die Bremsklötze wirkt und mit selbstthätiger Regulirvorrichtung nach v. Borries' Patente versehen ist.

Die Lokomotiven, welche in einer Anzahl von 10 Stück beschafft wurden, sind ungekuppelt und mit langem Radstande, der Laufachse vor den Cylindern, erbaut und nach dem Compound-System eingerichtet. Die Hauptabmessungen derselben sind folgende:

Cylinder-Durchmesser rechts 270 mm, desgl. links 410 mm, Querschnittsverhältniss 1 : 2,3 mm, Kolbenhub 420 mm, Raddurchmesser 1 130 mm, Radstand 3 500 mm, Heizfläche des Kessels 34,5 qm, Rostfläche 0,8 qm, Dampfüberdruck 12 Atm., Inhalt des Wasserbehälters 2,4 cbm, Inhalt der Kohlenbehälter 1 cbm, Gewicht betriebsfähig und gefüllt 20 t, Belastung der Vorderachse (Laufachse) 9,4 t, Belastung der Hinterachse (Triebachse) 10,6 t.

Die Kesselbleche haben folgende Stärken erhalten: Aeusserer Feuerkasten 13 mm, innerer Feuerkasten 15 mm, Feuerkasten-Rohrwand 23 mm, Langkessel 12 mm, Rauchkammer-Rohrwand 20 mm.

Die Lokomotiven befördern auf Flachlandstrecken mit Steigungen von 1 : 300 bis zu 24, von 1 : 200 bis zu 20 Wagenachsen, bei einer Grundgeschwindigkeit der Züge von 40 km in der Stunde. Der Kohlenverbrauch ist auf günstigen Strecken bei Zügen von 4—5 Wagen etwa 3 kg auf 1 km.

Der Dienst des Personals bei den neuen Omnibuszügen ist genau wie bei den älteren geregelt; es wird indess auf Strecken mit stärkerem Verkehr, z. B. Lehrte-Hildesheim-Nordstemmen, wo die Züge 5 Personenwagen führen, ein zweiter Schaffner beigegeben.

Seit Einführung der neuen Omnibuszüge, welche im Sommer 1883 stattfand, wurden die 4 Lokomotiven mit Gepäckraum für die Omnibuszüge auf den Strecken Nordhausen-Ottbergen und Northeim-Göttingen verwendet, während die neuen Züge auf den Strecken Hannover-Kreiensen, Hannover-Uelzen, Hildesheim-Lehrte-Nordstemmen, Löhne-Osnabrück-Rheine und Frankfurt a/M.-Vilbel eingeführt wurden.

Am 20. Mai d. J. kamen Omnibuszüge auf der Strecke Bremen-Geestemünde und Bremen-Hamburg hinzu, welch letztere indess wegen Mangels an Betriebsmitteln für Omnibuszüge aus solchen gewöhnlicher Konstruktion gebildet werden; ferner wurden zu demselben Zeitpunkt die gemischten Züge auf der Strecke Weetzen-Haste in Omnibuszüge und reine Güterzüge aufgelöst, von denen jedoch erstere, da Omnibusmaschinen nicht mehr verfügbar waren, durch Rangir-Tenderlokomotiven befördert wurden.

Die Gesammtleistung der Omnibuszüge im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover beträgt, wie bereits angegeben, zur Zeit täglich 1875 km; davon werden 1474 km durch vollständige Omnibuszüge gefahren, so dass auf jede der 14 Lokomotiven eine Jahresleistung von 37 000 km entfällt, welche in Anbetracht der für die Ausnutzung zum Theil ungünstigen Verhältnisse befriedigend erscheint.

Die bei den Omnibuszügen nach Massgabe der für den Winterfahrplan 1883/84 gültigen Lokomotiv- und Personal-Diensteintheilungen erwachsenen Betriebskosten findet man für einige der genannten Bahnstrecken im Archiv S. 530—534 in ausführlichen Tabellen aufgeführt; dieselben enthalten auch eine Uebersicht über die Zusammensetzung der Züge und die Anzahl der im Ganzen für dieselben bestimmten Wagen, sowie über die Betriebskosten eines, an Stelle des Omnibuszuges No. I gesetzten Voll-Personenzuges, sowie die Kosten für die Unterhaltung des Oberbaues, welche dem Gewicht der Züge entsprechend angesetzt wurden.

Von den durch die verschiedenen kilometrischen Leistungen der Züge hervorgerufenen Unterschieden abgesehen, werden auf Grund dieser Berechnungen von v. Borries die Kosten der Omnibuszüge in Prozenten der Kosten eines Voll-Personenzuges wie folgt angenommen:

1. Für einen Omnibuszug mit 6 Wagen, Postbeförderung und 2 Schaffnern, welcher dieselbe Anzahl von Personen wie der Vollzug und die Post befördert, 60 pCt.
2. Für einen Zug desgleichen mit 4 Wagen und einem Schaffner (ohne Post) 50 pCt.
3. Für einen Omnibuszug der ersten Einrichtung (Lokomotive mit Gepäckraum) und 2 Wagen 35 pCt.

Auf den Strecken Lehrte-Hildesheim-Nordstemmen und Löhne-Osnabrück, woselbst die Omnibuszüge hauptsächlich an Stelle der früheren gemischten Züge eingeführt worden sind, hat die Auflösung der letzteren in Omnibus- und reine Güterzüge erhebliche Vortheile gebracht, von welchen besonders die schnellere Beförderung und grössere Sicherheit des Personenverkehrs, sowie die Unabhängigkeit desselben von den oft unvermeidlichen Verspätungen der Güterzüge, ferner die Möglichkeit, den Fahrplan der Güterzüge allein nach den Bedürfnissen des Güterverkehrs gestalten zu können, besonders hervorzuheben sind. Auf beiden genannten Strecken ist daher eine bessere Ausnutzung der Lokomotiven und des Personals der Güterzüge sowie die Erreichung besserer Anschlüsse derselben erzielt worden, während die Betriebskosten trotz der erreichten Vortheile zur Zeit geringer als früher sind.

Seitens der reisenden Bevölkerung im Allgemeinen und derjenigen Ortschaften, welche durch Omnibuszüge neue Verkehrsverbindungen erhalten haben, im Besonderen, werden die Vortheile dieser Züge voll anerkannt und geschätzt; die bisher gegen dieselben erhobenen Klagen bezogen sich lediglich auf das Fehlen der I. Wagenklasse, die gegen die Vollbahnwagen geringere Ausstattung der Räume II. Klasse und die anfangs nicht immer ausreichend wirksame Heizung der Wagen II. und III. Klasse im verflossenen Winter. Erstere Klagen beruhten daher auf mangelnder Kenntniss des Zweckes und der Bedeutung der Omnibuszüge,

*) Es würde keine Schwierigkeit machen, die Bedienung dieser Züge durch nur 2 Beamte zu bewirken, doch würde man alsdann die Aufenthaltszeit auf den Stationen um soviel verlängern müssen, dass den Beamten die zur Verrichtung ihrer Dienstpflichten nöthige Zeit bleibt.

während die zuletzt erwähnte Ursache von Klagen inzwischen beseitigt ist.

Im inneren Dienste der Eisenbahn haben sich die Omnibuszüge vollständig eingebürgert, da die Einfügung derselben in den übrigen Betrieb in keiner Beziehung besonderen Schwierigkeiten begegnete. Dies günstige und für den dauernden Erfolg der Züge sehr wesentliche Ergebniss ist einerseits der in den Betrieb von Hauptbahnen passenden Einrichtung der Züge, andererseits den hinsichtlich des Betriebes getroffenen einfachen und zweckmässigen Bestimmungen zuzuschreiben, unter welchen die erlassenen „Bestimmungen über die Beförderung der Omnibuszüge", die besondere Bezeichnung der Wagen und die Zutheilung derselben an bestimmte Stationen, hervorzuheben sind.

Die vorstehend beschriebenen Omnibuszüge haben sich hiernach im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover als eine höchst zweckmässige Einrichtung bewährt, welche auch für geringen Personenverkehr die Herstellung betriebstüchtiger und für die Eisenbahn ertragsfähiger Zugverbindungen gestattet.

Die Omnibuszüge werden namentlich in wenig verkehrsreichen Gegenden*) und auf Hauptstrecken zu wenig verkehrsreichen Tageszeiten sowohl dem Verkehrsbedürfniss bestens dienen, als auch die Reineinnahmen aus dem Personenverkehr durch Verminderung der Ausgaben steigern. Eine allgemeine Einführung dieser Züge erscheint daher sehr wünschenswerth.

Da die Billigkeit der Omnibuszüge, den Personenzügen gegenüber, wie aus den von Herrn v. Borries gegebenen Kostennachweisungen ersichtlich, in erster Linie eine Folge der Verwendung kleiner, aber ausreichend leistungsfähiger Lokomotiven ist, so wird bei Einführung dieser Züge zunächst die Anschaffung solcher Maschinen erforderlich, während die vorhandenen Personenwagen zu denselben ohne erhebliche Steigerung der Betriebskosten einstweilen verwendet werden können, nachdem für die Gepäck- und nöthigenfalls auch die Postbeförderung angemessene Räume geschaffen sind.

Demnächst wird dann auch auf die Beschaffung leichter Personenwagen mit Interkommunikation und kontinuirlicher Bremse Bedacht zu nehmen sein, um auch an Zuggewicht und Personal nach Möglichkeit zu sparen. Die Anwendung einer mässigen Fahrgeschwindigkeit für diese Züge, als welche 40 km in der Stunde empfohlen werden kann, ist gleichfalls Grundbedingung für die Billigkeit, da eine wesentliche Vermehrung der Geschwindigkeit sogleich stärkere Lokomotiven erfordern würde.

Möge diese Mittheilung zur Förderung des Verkehrslebens durch weitere Einführung von Omnibuszügen Anlass geben.

*) Auch für verkehrsreiche Gegenden möchte sich ein Omnibusverkehr mit kleinen Zügen mit Omnibuslokomotiven in kurzen Zwischenräumen von ca. 20 Minuten zur Hebung des Verkehrs namentlich in der Umgebung der grossen Städte empfehlen. D. R.

Vorrichtung an Güterwagen zur Verhinderung der unbefugten Abnahme der Plomben.

Nach den Bestimmungen des Französisch-Belgisch-Deutschen internationalen Reglements vom 8. Oktober 1848 und des Französisch-Belgischen internationalen Uebereinkommens vom 12. September 1849 ist es den Französischen Eisenbahnverwaltungen gestattet, diejenigen Wagen, welche aus dem Auslande mit Sendungen für die mit Zollämtern ausgerüsteten Bahnhöfe eintreffen oder welche von letzteren nach der Grenze abgesandt werden, durch die Zollbehörde plombiren zu lassen. Die Eisenbahnen haften indessen für die Unversehrtheit des Plombenverschlusses und werden bei dessen Verletzung zur Zahlung von Strafgeldern in Höhe von 50—500 Franken herangezogen. Da der Gesammtbetrag aller aus dieser Veranlassung jährlich zu zahlenden Strafgelder eine relativ nicht unbedeutende Höhe erreicht, so hat der (auch in Deutschen Eisenbahnkreisen bekannte) Agent international der Französischen Nordbahn, Herr Barbieux-Semal, zur Beseitigung resp. Verminderung dieser Ausgaben eine in dem Septemberheft der „Revue générale des chemins de fer" beschriebene und abgebildete Plombensicherung erfunden, welche nach weiterer Verbesserung durch Herrn Bricogne seit dem 1. September cr. versuchsweise an einem Theile der zu den internationalen Eilguttransporten dienenden Wagen der Französischen Nordbahn angebracht worden ist.

Das neue System bedingt nur geringfügige Aenderungen gegenüber der jetzt gebräuchlichen Verwendung von freihängenden Plomben und Sicherheits-Vorhängeschlössern. Die Plombensicherung besteht nämlich aus einem kleinen, an der dem Wagen zugekehrten Seite offenen Kästchen von schmiedbarem Gusseisen, durch welches die Plombe vollständig verdeckt wird.

Dieses Kästchen, dessen Wandstärke 4 mm beträgt, wird mit seinem oberen, entsprechend nach Aussen gebogenen Theile in einen an der Wagenthüre angebrachten, nach Innen gekrümmten Haken eingehängt; der untere Kastentheil läuft in eine grade Platte aus, welche sich dicht an die Thüre anlegt und mit einer entsprechenden Oeffnung zum Durchlassen der beiden Oesen für den Thürverschluss versehen ist. Das gewöhnlich gebräuchliche Vorhängeschloss wird nunmehr in diese Oesen eingehängt, wodurch nicht allein der sichere Verschluss der Thüre herbeigeführt, sondern auch das unbefugte Abnehmen der Plombensicherung wirksam verhindert wird. Ueber die Art und Weise der Verwendung der Plombensicherung giebt nachstehender, im September cr. ergangene Dienstbefehl der Französischen Nordbahngesellschaft Aufschluss:

Auf denjenigen Stationen, welche an dem internationalen Eilgutverkehre betheiligt sind, ist sowohl die Anbringung der Plombensicherung und der Sicherheits-Vorhängeschlösser nach Plombirung der Wagen Seitens der Zollbehörde, als auch deren Abnahme bei Ankunft auf der Bestimmungsstation einem besondern Beamten aufgetragen.

Bei denjenigen Wagen, welche von den Grenz-Uebergangsstationen kommen und nach Paris oder den mit Zollamt verbundenen übrigen Bahnhöfen des Nordbahnnetzes bestimmt sind, findet die Abnahme der Plombensicherung und der Sicherheitsschlösser am Bestimmungsorte statt. Von hier aus werden dieselben mittelst Dienstkarte nach derjenigen Station zurückgesandt, welche dieselbe angelegt hat und deren Bezeichnung sie tragen.

Sofern es sich um Wagen handelt, welche, aus dem Innern Frankreichs kommend, nach Belgischen, Deutschen, Holländischen oder Englischen Stationen bestimmt sind, findet die Abnahme der Plombensicherung und der Sicherheits-Vorhängeschlösser auf der Französischen Grenz-Uebergangsstation statt, welche letztere für deren Rücksendung an die Heimathstation zu sorgen hat.

Bei den von der Zollbehörde plombirten und nach Stationen anderer Französischen Bahnen bestimmten Wagen werden die mehrgenannten Sicherungen auf der Uebergangsstation abgenommen und an diejenige Station zurückgeleitet, welche dieselben angelegt hat.

Sämmtliche Vorstände der von den internationalen Transporten berührten Stationen sind mit zu den Vorhängeschlössern passenden Schlüsseln versehen, so dass man stets in der Lage ist, bei nothwendig werdenden Umladungen in Folge von Beschädigungen der Wagen oder wegen irgend welcher anderen Ursachen diese Vorhängeschlösser zu öffnen. —ch.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Fahrbegünstigungen der Abgeordneten und der Mitglieder des Eisenbahnrathes.

Die Einschränkung der bisherigen Fahrbegünstigungen der Abgeordneten des Deutschen Reichstages fordert zu einer Vergleichung mit unseren diesfälligen Bestimmungen heraus. Dieselbe zeigt ein bestimmtes System, welches allerdings weder hüben noch drüben beabsichtigt wurde. Bei der bisherigen Diätenlosigkeit der Deutschen Abgeordneten bildet die Begünstigung der freien Fahrt auf den Eisenbahnen nur ein geringes Aequivalent für ihre grösseren Auslagen in der Deutschen Reichshauptstadt. Die Oesterreichischen Abgeordneten geniessen 10 fl. Diäten pro Tag und eine Entfernungsgebühr von 1 fl. pro Meile (7,5 km) von und zu ihrem Wohnsitze von Wien; es ist daher nur gerecht, wenn sie gar keine Fahrbegünstigungen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen geniessen. Die Ungarischen Abgeordneten haben nur 5 fl. Diäten pro Tag, dagegen ein Quartiergeld von 800 fl. jährlich; sie haben bisher keiner Fahrbegünstigung sich erfreut; eine solche soll ihnen aber demnächst und zwar auf den meisten Eisenbahnen mit der halben Fahrgebühr in der I. oder II. Klasse und auf den grössten Bahnen durch sehr ermässigte Abonnementskarten zu Theil werden. Der grössere Theil dieser Bahnen beschränkt diese Begünstigung nicht auf die Fahrt von oder zum Wohnsitze nach resp. von Budapest, indem sie von dem Grundsatze ausgehen, dass dem Abgeordneten die erleichterte Gelegenheit geboten werden soll, sich ausser seinem Wahlbezirke auch in den übrigen Theilen des Landes umsehen zu können. Wenn er es in seinen Privatgeschäften oder zur Erholung thut, so bildet das auch wieder nur ein geringes Aequivalent. Die Mitglieder des Oesterreichischen Eisenbahnrathes, welche nicht in Wien domiziliren, haben 8 fl. Diäten pro Tag und die freie Fahrt rücksichtlich der Staatsbahnen zu und von jeder in Wien abgehaltenen Session. Bei der oben erwähnten, den Abgeordneten zur Legislative gewährten Fahrbegünstigung bringen die Privatbahnen der Gesammtheit ein ziemliches Opfer.

Die Phasen des Staatsbahnwesens in Oesterreich.

Es ist nicht uninteressant, schreibt das „Tagblatt", die verschiedenen Phasen, welche das Staatsbahnsystem in unserer Heimath bereits durchgemacht, Revue passiren zu lassen. Es ist hierzu unbedingt nöthig, einen Rückblick auf die gesammte Entwicklung des Oesterreichischen Eisenbahnwesens zu werfen; dieselbe datirt bekanntlich, wenn man von der, für Pferdebetrieb eingerichteten, im Jahre 1828 eröffneten Eisenbahnstrecke

zwischen Böhmen und Oberösterreich absieht, seit dem Jahre 1837, in welchem die erste Lokomotivbahn Oesterreichs, die Strecke Floridsdorf-Wagram der Nordbahn, dem Verkehre übergeben wurde. Mittelst des Kabinetsschreibens vom 25. November 1837 hatte sich jedoch der Staat ausdrücklich das Recht vorbehalten, Eisenbahnen auf eigene Rechnung zu bauen und zu betreiben. Eine bedeutende systematische Ausdehnung erlangte das Eisenbahnnetz Oesterreichs erst durch das Kaiserliche Handschreiben vom 19. Dezember 1841, in welchem ein förmliches Programm für das Oesterreichische Schienennetz entworfen wurde, welches darin gipfelte, Wien mit Deutschland, sowie andererseits mit Triest und dem Meere zu verbinden. All' die geplanten Linien sollten als Staatsbahnen hergestellt und betrieben werden. Nachdem die Regierung schon früher einen ziemlichen Theil von Aktien der bestehenden Privatbahnen erworben, war die Durchführung des Programmes ohne grosse Schwierigkeiten möglich. Schon im Herbste 1842 begann der Bau sowohl im Norden, als auch im Süden, und bereits im Oktober 1844 wurde die Strecke Mürzzuschlag-Graz des südlichen, im September 1845 die Strecke Olmütz-Prag des nördlichen Staatsbahnnetzes dem Betriebe übergeben. Anfangs der fünfziger Jahre erfuhr das Staatsbahnnetz durch Uebernahme mehrerer, theils im Baue begriffener, theils bereits vollendeter Privatbahnen eine weitere Ausdehnung. So kamen im Jahre 1850 die Krakau-Oberschlesische, 1853 die Wien-Gloggnitzer und 1854 die Wiener-Neustadt-Oedenburger Bahn in den Besitz des Staates. Da kam plötzlich jener Moment, welcher es den damaligen Regierungskreisen räthlich erscheinen liess, in Anbetracht der finanziellen Lage des Staates das Staatsbahnnetz zu veräussern. Als Vorläufer dieser Massnahmen war am 14. September 1854 ein neues, noch heute in voller Geltung stehendes Konzessionsgesetz erschienen, welches die Privatthätigkeit zum Ausbaue des Eisenbahnnetzes heranzog. Die Linien der nördlichen Staatsbahn wurden 1855 der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft überlassen; die Lombardisch-Venetianischen Staatsbahnen sowie der Bau der Italienischen Centralbahn wurden im Jahre 1856, die Linien der südlichen Staatsbahn und die Tiroler Linien im Jahre 1858 an die vereinigte Südösterreichisch-Lombardisch-Centralitalienische Eisenbahngesellschaft (dermalen Oesterreichische Südbahn) überlassen. Die östlichen Staatsbahnen wurden im Jahre 1858 theils der Nordbahn, theils der Karl-Ludwigbahn überlassen, und mit Ende des Jahres 1858 hat der Staat nur mehr einen Besitz von 16 km Eisenbahnen, und zwar die noch heute in seinem Besitze befindlichen Strecken Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze und Kufstein-Bayerische Grenze, sowie die seither verkaufte Wiener Verbindungsbahn. Nun war jede Thätigkeit des Staates auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues und Betriebes für lange eingestellt Erst als die wirthschaftliche Krise des Jahres 1873 wie in allen Branchen auch die Unternehmungslust im Eisenbahnbaue hemmte und das Privatkapital sich zurückzog, fing man wieder an, das System des Staatseisenbahn-Baues und Betriebes langsam aufzunehmen. Im November 1875 wurde eine Theilstrecke der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn eröffnet, im Jahre 1876 die Dniester Bahn angekauft, der Bau der Istrianer, Tarnow-Leluchower sowie der Donau-Ufer- und Rakonitz-Protiviner Bahn ganz oder theilweise vollendet, im Jahre 1877 wurde die Braunau-Strasswalchener Bahn gekauft und die Dalmatiner Bahn eröffnet. Im Jahre 1878 wurden die Niederösterreichischen Südwestbahnen angekauft, die Linie Kriegsdorf-Römerstadt fertiggestellt und schliesslich wurden in den Jahren 1879 und 1880 vier neue Staatsbahnlinien (Mürzzuschlag-Neuberg, Tarvis-Pontafel, Unter-Drauburg-Wolfsberg, Erbersdorf-Würbenthal) dem Verkehre übergeben. Mit Beginn des Jahres 1881 war der Staat bereits wieder im Besitze von 976 km Eisenbahnen. Am 1. Januar 1880 übernahm der Staat den Betrieb der Rudolfbahn, am 1. August 1880 jenen der Albrechtbahn, am 1. Januar 1882 jenen der Elisabethbahn und am 1. Juli 1883 wurde die K. K. Direktion für die westlichen Staatsbahnen kreirt, welche die Elisabethbahn, Rudolfbahn, Niederösterreichische Staatsbahn, Donau-Uferbahn, Vorarlberger Bahn und die Staatsbahn Tarvis-Pontafel umfasste. Die seither hinzugekommenen alten Privatbahnen und neu eröffneten Linien sind zu bekannt, um hier noch speciell erwähnt zu werden.

Beschlüsse des Ungarischen Abgeordnetenhauses.

Die Berichte des Kommunikations-Ministers über die Konzessionirung der Vizinalbahnen Gran-Nana-Ipolysagh und Grosswardein-Vaskoh wurden nach Motivirung Seitens des Referenten Ignaz Daranyi zur Kenntniss genommen und werden nun dem Oberhause übersendet. Es folgte sodann die Verhandlung des Gesetzentwurfes über die Verstaatlichung der Alföldbahn. Referent Alexander Hegedüs motivirt die Vorlage und betont, dass die fragliche, 392 km lange Bahnstrecke in die Mitte des Ungarischen Staatsbahnnetzes fällt, welches sie an vier Punkten berührt, weshalb es schon vom Gesichtspunkte einer richtigen Verkehrs- und Eisenbahn-Politik geboten erscheine, dass der Regierung auf diese Bahnstrecke der nöthige Einfluss gesichert werde. — Gosztonyi bringt den gefährlichen Zustand der Eisenbahnholzbrücke zwischen Algyö und Hold-Mezö-Vasarhely zur Sprache. — Horanszky beanstandet die der Gesellschaft zugestandene Kouponstempel-Befreiung und beantragt deshalb die Einleitung neuerer Unterhandlungen. — Koloman Törzs acceptirt die Vorlage im Prinzipe, verlangt aber nähere Aufklärungen, da solche im Motivenberichte nicht enthalten sind. — Kommunikations-Minister Baron Kemeny ergreift das Wort, um auf die Ausführungen der Vorredner zu reflektiren. Was die Holzbrücke betreffe, so verweise er auf das Budget, in welchem des Näheren dargestellt ist, in welcher Weise sämmtliche Holzbrücken successive durch Brücken aus Eisen ersetzt werden. In Betreff der Einwendungen gegen die ungenügende Motivirung erinnert Reiner, dass es sich ja hier nicht um einen ersten Fall einer solchen Verstaatlichung handle, und dass im vorliegenden Falle die Verstaatlichung in gleicher Weise erfolge, wie bei der Theiss- und der Donau-Draubahn, bei welchem Anlasse der bezügliche Vorgang eingehender motivirt und im Hause auch schon diskutirt wurde. Der Minister weist nach, dass auf der Forderung der Rückzahlung der Garantiesummen unmöglich bestanden werden könne, und dass für die Regierung bei dem Antrage auf Ablösung dieser Bahn nicht die Gesichtspunkte der Rentabilität, sondern die Rücksichten auf die Eisenbahn- und Handelspolitik massgebend waren. Die Konzession bezüglich der beanstandeten Stempelfreiheit musste eben eingeräumt werden, um das Zustandekommen des Vertrages nicht zu vereiteln. Die Linie der Alföldbahn bilde die direkteste Verbindung der östlichen Theile Ungarns und von Siebenbürgen mit der Arlbergbahn, und würde der Fortbestand dieser Konkurrenzbahn den Staatsbahnen viel grössere Opfer auferlegen, als diejenigen, welche nun für die Verstaatlichung gebracht werden sollen. Der Minister empfiehlt wärmstens die Annahme der Vorlage.

Nach dem Schlussworte des Referenten wurde die Vorlage ohne weitere Diskussion angenommen. Auch der Gesetzentwurf über die Kosten für Adaptirungs-Arbeiten an der Neu-Szöny-Brucker Linie rief eine kurze Diskussion hervor. Nach der einleitenden Ausführung des Referenten Bela Lukacs verlangte nämlich Graf Albert Apponyi eine eingehendere, das Projekt und den Kostenvoranschlag darlegende Motivirung. — Emerich Ivanka wies darauf hin, dass die Verhandlung der Detailpläne und Kostenvoranschläge nicht vor das Plenum gehöre. Koloman Törzs hält den Motivenbericht für ungenügend, acceptirt jedoch die Vorlage. Minister Kemeny und der Referent entgegnen auf die Ausführungen der Vorredner und heben hervor, dass ja dem Eisenbahn- und Finanzausschusse alle nöthigen Aufklärungen gegeben wurden und auch die Pläne und Kostenüberschläge zur Verfügung standen. — Nach der Votirung der Vorlage beantwortete Minister Kemeny die auf die Eisenbahnunfälle bezügliche Interpellation Törzs'. Es werde, sagte der Minister, Alles aufgeboten, um derartige, trotz aller Vorsicht auch bei uns vorkommende Unfälle auf das erreichbare Minimum zu reduciren. Zum Beweise dessen, dass die Zustände bei uns in dieser Beziehung denn doch nicht so arg sind, stellt der Minister Vergleiche mit anderen Ländern an. Er weist, von Amerika und England, wo Eisenbahnunfälle jedenfalls häufiger vorkommen, ganz abgesehen, an der Hand statistischer Daten nach, dass selbst in Deutschland, welchem man doch in der Administration pedantische Genauigkeit nachrühmt, ein verhältnissmässig grösserer Prozentsatz an Eisenbahnunglücksfällen zu verzeichnen ist, als bei uns. Der Interpellant äussert zwar noch manche Bedenken, nimmt aber die Antwort zur Kenntniss.

Konzessionirung der Mährischen Transversalbahn.

Das am 25. v. Mts. ausgegebene „Reichsgesetzblatt" enthält die bereits im letzten Berichte erwähnte Konzessionsurkunde vom 22. Oktober 1884 (für den grössten Theil der sogenannten Mährischen Transversalbahn) nämlich „für die Eisenbahn non Schimitz an die (Mährisch-Ungarische) Landesgrenze am Vlarapasse mit eventuellen Abzweigungen nach Koritschan und Strassnitz." Konzessionär ist die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Zwei Theilstrecken der Eisenbahn, nämlich, die Lokalbahnen Gaya-Bisenz und Ungarisch-Hradrisch-Ungarisch-Brod, sind bereits gebaut und im Betriebe, so dass von der ganzen Eisenbahn circa 130 km noch zu bauen sind. Die Konzessionirung ist auf Grund des Lokalbahngesetzes, sowie des zwischen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Staatsverwaltung abgeschlossenen Uebereinkommens vom 12. November 1882 erfolgt. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn längstens binnen 2½ Jahren, demnach spätestens bis 22 April 1886 zu vollenden und dem öffentlichen Verkehr zu übergeben. Die wichtigste Bestimmung der Konzessionsurkunde besteht darin, dass sich der Staat das Recht wahrt, auf diesen Strecken, und zwar bis zu jenen Punkten, wo in dieselben dem Staat gehörige oder im Staatsbetrieb stehende Bahnen einmünden werden, welche die Verbindung des nordöstlichen Theiles der Monarchie mit Brünn, resp. Okrisko-Iglau herstellen, den Peagebetrieb einzuführen. Auch die Frage der Einlösung der Bahn durch den Staat, welche nach Vollendung derselben jederzeit stattfinden kann, ist in der Konzessionsurkunde genau detaillirt.

Eine Bahn zu den Bosnischen Salzwerken.

Im Auftrage der Landesregierung wird gegenwärtig die Tracirung einer von Doboy abzweigenden Eisenbahnlinie, welche die Verbindung mit Dolni-Tuzla herstellen soll, vorgenommen. Die Eisenbahn, welche 70 bis 75 km lang sein dürfte, wäre in erster Linie bestimmt, die Verbindung mit den Salzsudwerken in Dolni-Tuzla herzustellen. Die Bohrungen nach Salz, welche daselbst versucht wurden, waren nämlich von günstigem Erfolge begleitet. Bei zwei Bohrungen kam man auf Salzsoolen mit einem Salzgehalte von 20 bis 21 pCt. Die Ausbeute aus den zwei hergestellten Bohrlöchern wird auf jährlich etwa 50 000 Metercentner Salz berechnet. Im nächsten Jahre dürften die Etablissements und Maschinen, welche für den Betrieb der Salzproduktion erforderlich sind, fertiggestellt werden.

Eine Petition für die Tauernbahn.

Eine Deputation der Gemeinden Bad-Gastein und Villach (Kärnten) überreichte, dem „Tagblatt“ zufolge, den Präsidien beider Häuser des Reichsrathes eine Petition in Angelegenheit des Baues der Tauernbahn. Die projektirte Bahn soll von der Station Schwarzach der Giselabahn abzweigen und durch das Anlaufthal (in der Nähe von Böckstein) und die Mallnitzer Tauern nach Villach in Kärnten führen. An dieser Strecke soll sich von Villach aus die Laakerthalbahn anschliessen. Die Kosten sind mit 20 Millionen Gulden präliminirt. Die Deputation sprach auch bei Herrn von Czedik vor, der die Wichtigkeit und Durchführbarkeit der projektirten Linie anerkannte.

Bahneröffnungen und Verkehr der Eisenbahnen im Oktober 1884 und Ergebnisse der bisherigen 10 Monate dieses Jahres.

Im Monate Oktober 1884 wurde die 42,7 km lange Vicinalbahn Debreczin-Hajdu-Nánás dem öffentlichen Verkehre übergeben. In diesem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 4 614 520 Personen und 6 762 409 Tonnen Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 22 913 064 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 1 082 fl. Im gleichen Monate 1883 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 4 425 603 Personen und 6 407 884 t Güter — 22 606 611 fl. oder pro Kilometer 1 122 fl., daher resultirt für den Monat Oktober 1884 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 3,6 pCt Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze inder Zeit vom 1. Januar bis Ende Oktober 1884 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 198 432 071 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 202 412 747 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die zehnmonatliche Betriebsperiode a. c. 20 735 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres hingegen 19 876 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1884 auf 9 570 fl. gegen 10 184 fl. im Vorjahre d. i. um 514 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1884 auf 11 484 fl. gegen 12 221 fl. pro 1883, d. i. um 737 fl., oder in beiden Fällen um 6 pCt. ungünstiger

Bahnwächter als Bienenzüchter.

In der Juliausgabe der „Oesterreichisch-Ungarischen Bienen-Zeitung“ war von einem in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gemachten Vorschlage die Rede, wonach die Bahnwächter mit der Bienenzucht vertraut zu machen wären. Auf Anregung und mit Unterstützung des Chefredacteurs jener Zeitung wird nun auf der Strecke Neulengbach-Pöchlarn der Versuch gemacht, jenen Vorschlag zur Ausführung zu bringen. Die Bahnwächter erhalten den einschlägigen Unterricht, wie auch die nöthigen Geräthschaften. Von dem Erfolge dieses Versuches wird es abhängen, ob das Vorhaben Verallgemeinerung finden soll.

Ermässigung der Getreide- und Mehlfrachten im Verkehre zwischen Budapest und Wien etc.

Wie man dem „Pester Lloyd“ mittheilt, wird demnächst auf Initiative der Ungarischen Staatsbahnen ein neuer Tarif für Getreide- und Mahlprodukte für den Verkehr von Budapest nach Wien und den westlich, resp. nördlich von Wien gelegenen Oesterreichischen Stationen erscheinen, welcher gegenüber den bisherigen Sätzen wesentliche Herabsetzungen enthalten und die grossen Unterschiede beseitigen wird, welche bisher zwischen den Auslands- und Inlandstarifen bestanden haben. In diesem neuen Tarif soll für die Strecke Budapest-Wien loco ein Satz von circa 66 kr. pro 100 kg und für Wien transit ein solcher von 64 kr. eingerechnet sein, während ab Wien für die Linien der ehemaligen Elisabethbahn, Giselabahn, Rudolfbahn und Franz-Josefbahn der neue, auf grössere Distanzen in ähnlicher Weise ermässigte einheitliche Lokaltarif der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zur Einrechnung gelangt. — Durch diesen Tarif wird weiter für die oben genannten wichtigen Landesprodukte auch jene Vertheuerung wesentlich abgeschwächt, welche im Verkehre von östlich von Budapest gelegenen Stationen nach dem Westen dadurch entstand, dass die Tarife der Ungarischen Staatsbahnen wegen Beseitigung der die hauptstädtische Industrie und den Zwischenhandel des Pester Platzes schädigenden Reexpeditions-Differenzen nicht durchgerechnet, sondern ab Budapest getrennt erstellt wurden. Der neue Getreidetarif ermöglicht somit auch den östlich von Budapest gelegenen Landestheile, ihre Produkte zu verhältnissmässig wohlfeilen Sätzen auf die westlichen Märkte, insbesondere nach Wien, Oesterreich und Böhmen zu bringen, während gleichzeitig zwischen dem direkten und den in Pest gebrochenen Verkehre auch fernerhin keinerlei Differenzen bestehen und dem Budapester Getreidehandel auch während der Dauer der geschlossenen Schifffahrt billige Eisenbahn-Frachtsätze zur Verfügung stehen werden.

Pfändung von Fahrbetriebsmitteln der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen erhielten die Tagesblätter folgende Mittheilung: „Einige Besitzer von Prioritäten der Franz-Josefbahn hatten im Zuge von Währungsprozessen den Versuch gemacht, auf Grund von Urtheilen gegen die genannte Bahn Exekution wider die Oesterreichische Staatsverwaltung als Universalsuccessor der Franz-Josefbahn zu führen und hatten Fahrbetriebsmittel der Staatsbahnen in Passau als Oesterreichisches Staatseigenthum in Pfändung gezogen. Die gegen diesen mit den internationalen Rechtsgrundsätzen in flagrantem Widerspruche stehenden Vorgang eingeleiteten diplomatischen Schritte hatten bereits den Erfolg, dass die Königlich Bayerische Regierung sofort die Einstellung der Exekution im Wege der Erhebung des Kompetenzkonflikts erwirkte.“ Inzwischen melden Deutsche Blätter, dass auch in Halle zwei Waggons der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Grund von Urtheilen in Couponprozessen gegen die Franz-Josefbahn mit Beschlag belegt wurden. Dieselben sollen am 2. Dezember zur Feilbietung gelangen. Es ist nicht zu bezweifeln, dass die genannte Generaldirektion auch dagegen energisch und erfolgreich einschreiten wird.

Croatische Eisenbahnbauten.

Von den diversen im Verlaufe dieses Jahres aufgetauchten und zum Theil bereits konzessionirten Eisenbahnprojekten auf Croatisch-Slavonischem Gebiete dürfte, der „N. Fr. Pr.“ zufolge, abgesehen von der aus dem Erlöse der Grenzwälder im nächsten Jahre bestimmt zur Ausführung gelangenden Linie von Brod nach Sunja (bei Sisseck), die sogenannte Zagorianer Eisenbahn eine der ersten sein, deren Konzessionären es gelingen dürfte, das Unternehmen zu realisiren, Die Regierung soll nämlich aus Verkehrsrücksichten geneigt sein, diese von der Station Csakathurn der Südbahn ausgehende, über Warasdin nach Zapresic (in der Nähe von Agram) führende Linie gegen Bezahlung eines zur Verzinsung der Prioritätsaktien hinreichenden fixen Pachtschillings an die Konzessionäre in Betrieb zu nehmen, also in ähnlicher Weise, wie dies die Südbahn bezüglich der Barcs-Pakraczer Vicinalbahn gethan hat. Hingegen würde für die Dauer dieses Pachtverhältnisses die Feststellung der Tarife auf der Zagorianer Bahn ein ausschliessliches Recht der Regierung bilden. Die neue Bahn soll ausser ausgedehnten Waldungen insbesondere auch Lager von Steinkohlen erschliessen, welche bisher unzugänglich waren. Ueberhaupt dürfte die Verwerthung der Bodenprodukte, besonders aber das Holzgeschäft in Croatien und Slavonien in Folge der eben jetzt stattgehabten Waldverkäufe und der diversen neuen Eisenbahnlinien, von denen unter diesem Gesichtspunkte namentlich noch die von der Da'ja-Brooder Linie der Ungarischen Staatsbahnen aus projektirte Lokalbahn Vinkovce-Brcka hervorzuheben ist, in den nächsten Jahren einem bedeutendem Aufschwunge entgegensehen. Gute Kohle soll auch noch am Südabhange des Vrdnikgebirges, nördlich der Bahnstation Mitrowitza, zu finden sein, deren Zugänglichmachung durch eine Flügelbahn ebenfalls in Aussicht genommen sein soll.

Eisenbahn-Tarifbureau.

Die Generaldirektion der Staatsbahnen beabsichtigt ein Tarif-Auskunftsbureau zu errichten, in welchem jedem Interessenten unentgeltlich Auskünfte ertheilt werden sollen, sowohl über die billigsten Routen, welche für das zur Verladung zu bringende Frachtgut nach irgend welchen Relationen, insoweit dieselben direkt oder indirekt mit dem Staatsbahnnetze zusammenhängen, eingehalten werden können, als auch bezüglich der Höhe der Frachtsätze, welche für diese Frachten zur Erhebung gelangen. Dass eine solche Institution von grösstem Nutzen und unzweifelhaftem Werthe für das verfrachtende Publikum ist, bedarf wohl umsoweniger der Betonung, als ja die Unklarheit auf Seite des Publikums sowohl bezüglich der Routen als der Höhe der Tarife bei der unendlichen Verschlingung des Eisenbahnnetzes, bei dem steten Wechsel der Tarifsätze, den bestehenden und aufgehobenen Refaktiensätzen eine ganz natürliche und eine diesbezügliche authentische Auskunft von grossem Werth ist. — Auch der Niederösterreichische Gewerbeverein ist bestrebt, ein solches Tarifbureau zu errichten, welches nicht nur für seine Theilnehmer, sondern auch für Jedermann gegen ein kleines Entgelt zugänglich wäre. Es wäre wünschenswerth, wenn beide Tarifbureaus sich vereinigen oder doch wenigstens das erforderliche Einvernehmen pflegen würden.

Betrieb der Eisenbahnlinie Belgrad-Nisch.

Der Vertrag zwischen der Serbischen Regierung und der Französischen Eisenbahngesellschaft, betreffend den Betrieb der

Eisenbahnen, ist abgeschlossen worden. Die Gesellschaft hat täglich zwei Personen- und zwei Güterzüge, welch' letztere auch als gemischte Züge benutzt werden können, von Belgrad nach Nisch und zurück verkehren zu lassen.

Ein Lokalbahnprojekt der Carl-Ludwigbahn.

Die Verwaltung dieser Bahn hat dem Handelsministerium ein generelles Projekt für eine circa 71 km lange Lokalbahn von Dembica über Tarnobrzeg nach Nadbrzezie überreicht. Das Projekt wurde vom technischen Standpunkte im Allgemeinen als zur Ausführung geeignet befunden und unterm 31. Oktober der Statthalterei in Lemberg mit der Aufforderung übermittelt, bezüglich desselben die Tracen-Revision einzuleiten.

Actiengesellschaft der Lokomotivfabrik vormals G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Am 29. v. M. fand die neunte ordentliche Generalversammlung dieser Actiengesellschaft unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Theodor R. v. Hornbostel statt. Dem vorgetragenen Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass für die abgelaufene Periode vom 1. Juli 1883 bis 30. Juni 1884 die grösste Arbeitsthätigkeit seit Bestand der Gesellschaft zu verzeichnen ist. Die Gesellschaft hatte in diesem Jahre im Ganzen 187 Lokomotiven (71 aus den Vorjahren, 116 als neue Aufträge) in Bestellung; hiervon wurden 130 Stück abgeliefert, so dass für das begonnene Geschäftsjahr 57 Maschinen zur Vollendung verbleiben. Ausserdem wurden im verflossenen Jahre die für die Oesterreichische Kriegsmarine schon im Jahre 1881 bestellten Schiffsmaschinen und Dampfkessel vollendet, sowie eine beträchtliche Menge von Reservetheilen für Lokomotiven, andere Maschinentheile und Eisenabgüsse ausgeführt. Die Erzeugnisse repräsentiren einen Fabrikationswerth von 4 260 544 fl. Diesen gegenüber stehen die Auslagen für Materialien, Löhne, allgemeine Betriebsbedürfnisse, Zinsen, Steuern, sowie für statutenmässige Abschreibungen im Gesammtbetrage von 3 849 720 fl., woraus sich ein Betriebsüberschuss von 410 823 fl. ergiebt; hiervon die Verluste der beiden Vorjahre mit 406 257 fl. abgerechnet, verbleibt schliesslich ein Gewinnsaldo von 4 566 fl., welcher nach vorheriger Genehmigung der Rechnungsabschlüsse auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Die Tarifgrundlagen und Selbstkosten im Eisenbahntransporte.

Hierüber hielt Sektionschef a. D. v. Nördling im Eisenbahnklub einen interessanten Vortrag. Die Klagen über die Höhe der Tarife seien so alt wie die Eisenbahnen und werden nie aufhören; jedoch streben sie stetig zur Ermässigung, was der Vergleich des gegenwärtigen mit dem vor 30 Jahren bestandenen Tarife ergebe. Die ohnehin schwer zu berechnenden Selbstkosten können nicht zur Basis der Tarifbildung dienen, sonst müssten die passiven Bahnen unerschwingliche Tarife feststellen. Die Bahnen befolgen eben den im Handel und Wandel herrschenden Grundsatz jedem und für jedes Gut soviel abzunehmen, als er zahlen kann. Dies illustrirte Redner aus zahlreichen Beispielen. Dieser Grundsatz sei auch nicht so illiberal, als es auf den ersten Blick scheine, denn er ermöglicht die Betheiligung der ärmeren Klasse der Bevölkerung an den Genüssen der Civilisation, resp. die Transportirung von Massengütern zu den niedrigsten Frachten. Die Partisane des Schifffahrtsverkehrs, die sog. Kanalfreunde, klagen dennoch über die Höhe der Eisenbahntarife, um den Bau von Kanälen zu fördern. Redner besprach die enormen Kosten dieser Bauten und die Unzuverlässigkeit der Kanaltransporte. Auch die Staatseisenbahnen sind Erwerbsunternehmungen und müssen bestrebt sein, das Anlagekapital zu verzinsen. Da wären die Amerikanischen Eisenbahnverwaltungen doch praktischer als die Europäischen, indem sie den Zeitverhältnissen und Konjunkturen dadurch Rechnung tragen, dass sie darnach die Tarife und zwar oft in kürzeren Zeiträumen häufig verändern.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Anfangs der Woche begonnene Hausse hielt zwar nicht durchwegs an, doch erfreuten sich insbesondere Oesterreichische Staatsbahn (306) einer andauernden Beliebtheit; dagegen hatte Südbahn (148,80) nur eine schwache Avance; ohne bekanntes Motiv behauptete auch Nordbahn (2377) den höheren Kurs. Die vielfachen Gerüchte von Prioritäten-Konversionen lenkten die Spekulation auf dieses Gebiet; man glaubt, dass die 5 % igen Prioritäten bald aus der Reihe der Lebenden gestrichen werden und darum waren fast alle Sorten lebhaft gefragt und gehen auch einer weiteren Kurssteigerung entgegen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6435 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Zurückziehung eines Antrages auf Erlass eines Schiedsspruches (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 6488 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu einem Situationsplane verschiedener Strecken der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 6513 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 6555 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Interpretationsantrages an die Kommission für das Vereins-Wagenregulativ zur Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in den §§ 12 (No. 2) und 14 des Vereins-Statuts (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 6557 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den statistischen Nachrichten über die Erkrankungs-Verhältnisse der Beamten von 26 Vereins-Verwaltungen pro 1883 (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 6567 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausschliessung des Artikels „flüssiges Ammoniak" vom Eisenbahntransport (abgesandt am 4. d. Mts.).

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Geschäftsbericht für das Rechnungsjahr vom 1. April 1883 bis ult. März 1884.

Vom 1. April 1883 ab sind laut Vertrag die gesammten Einnahmen der Bahn aus dem Betriebe und der Verwaltung der Bahn und deren Anlagen auf die Dauer von 10 Jahren dem Eisenbahn-Bauunternehmer Lenz in Stettin überwiesen, welcher dagegen verpflichtet ist, bestimmte näher stipulirte Zahlungen an die Gesellschaftskasse abzuführen. Diese Summen sind derart normirt, dass neben den regulativmässigen Abführungen an den Erneuerungs-, Reserve- und Reserve-Baufonds eine Verzinsung von 4½ pCt. der Prioritätsaktien Lit. A. und B. garantirt ist. Bei einer Bruttoeinnahme von über 510 000 ℳ kommt der Ueberschuss zu ⁴/₅ der Gesellschaft zur Verzinsung der Stammaktien zu gute.

Der Personenverkehr hat sich in Folge der Vermehrung der Züge gehoben, dagegen hat der Güterverkehr — mit Ausnahme des gesteigerten Viehverkehrs — den Erwartungen im Berichtsjahre nicht entsprochen.

Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden 242 922 ℳ, aus dem Güterverkehr 235 049 ℳ vereinnahmt. An Vergütungen für Ueberlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln wurden 18 914 ℳ, aus Veräusserungen 1 674 ℳ und aus sonstigen Einnahmen 11 132 ℳ erzielt; hierzu kommt noch der Uebertrag aus dem Vorjahre mit 7 946 ℳ, so dass die Gesammt-Betriebseinnahmen 517 637 ℳ betragen.

Die Ausgaben betrugen für Besoldungen 80 774 ℳ (hiervon entfallen auf die allgemeine Verwaltung 26 117 ℳ, auf die Bahnverwaltung 18 850 ℳ und auf die Transportverwaltung 35 807 ℳ), für andere persönliche Ausgaben 64 351 ℳ, an allgemeinen Kosten 27 427 ℳ (hiervon entfallen auf die allgemeine Verwaltung 20 428 ℳ, auf die Bahnverwaltung 492 ℳ und auf die Transportverwaltung 6 507 ℳ), an Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen 40 168 ℳ, an Kosten des Bahntransports 61 114 ℳ, für Erneuerungen und Ergänzungen 8 254 ℳ, für Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel 35 624 ℳ, in Summa 317 712 ℳ. Es ergiebt sich demnach ein Betriebsüberschuss von 199 925 ℳ. Hiervon gehen zunächst die statutenmässigen Rücklagen in Erneuerungs-, Reserve- und Reserve-Baufonds mit 47 909 ℳ ab, sowie 2 878 ℳ als Vortrag auf das Rechnungsjahr 1884/85. Der verfügbare Ueberschuss von 149 138 ℳ wird zur Zahlung der Staats-Eisenbahnsteuer mit 3 728 ℳ, zur Verzinsung der Stammaktien Lit. A. mit 90 000 ℳ, Lit. B. mit 51 750 ℳ verwendet. 3 660 ℳ verbleiben als Ueberschuss dem Bauunternehmer als Gewinn.

An Betriebsmitteln sind 2 grössere und 6 kleinere 2achsige und gekuppelte Tenderlokomotiven, 19 Personenwagen, 4 Gepäck-, 66 bedeckte Güter-, 60 offene Güter-, 14 Vieh- und 10 Langholzwagen vorhanden.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1883.

Die Verkehrsverhältnisse haben im Berichtsjahre im Personenverkehre eine Steigerung, im Güterverkehre dagegen eine Verringerung gegen das Vorjahr erfahren. Der Grund der Verringerung der Ergebnisse des Güterverkehrs liegt in dem ungünstigen Ernteausfall und entfällt die Verminderung der Einnahmen fast ausschliesslich auf den Getreideverkehr. Ein Vergleich der beförderten hauptsächlichen Transportartikel mit dem Vorjahre ergiebt Folgendes:

An Getreide wurden 31 461 t (gegen 40 610 t im Vorjahre), an Holz 13 100 t (gegen 13 188 t), an Salz 3 838 t (gegen 3 628 t), an Spiritus 4 597 t (gegen 4 815 t), an Steinkohlen 22 650 t (gegen 20 197 t) und an Ziegeln etc. 10 669 t (gegen 17 242 t) befördert. Im Ganzen wurden 159 081 Personen befördert, (gegen 157 695 Personen im Vorjahre) und hierfür 137 232 ℳ vereinnahmt (gegen

136 965 ℳ), es wurden 4 119 966 Personenkm (gegen 3 884 481 Personenkm) zurückgelegt; an Gepäck wurden 415 t (gegen 424 t) mit einer Einnahme von 2 362 ℳ (gegen 2 512 ℳ) befördert, incl. aller Nebengebühren betrug die Getammteinnahme 139 792 Mark (gegen 139 655 ℳ) d. i. pro Kilometer Betriebslänge 2 526 ℳ (gegen 2 524 ℳ). Die Einnahmen aus dem Güterverkehr beliefen sich auf 247 489 ℳ (gegen 261 121 ℳ) und betrugen 59,57 pCt., (gegen 58,62 pCt.) der Gesammteinnahme resp. pro Kilometer 4 472 ℳ, (gegen 4 718 ℳ). Die Gesammteinnahme beträgt 431 817 ℳ, pro Kilometer 7 803 ℳ (gegen 8 049 ℳ). Für die allgemeine Verwaltung wurden 51 978 ℳ = 19,5 pCt., für die Bahnverwaltung 61 293 ℳ = 23,1 pCt. und für die Transportverwaltung 152 621 ℳ = 57,4 pCt., in Summa 265 892 ℳ oder pro Kilometer 4 805 ℳ (gegen 4 742 ℳ) verausgabt. Der Ueberschuss ergab somit 165 925 ℳ und incl. des Vortrages aus dem Vorjahre mit 936 ℳ im Ganzen 166 861 ℳ Von demselben wurden 5 000 ℳ zur Rücklage in den Reservefonds, 36 538 ℳ zur Rücklage in den Erneuerungsfonds, 27 615 ℳ als Zinsen für Prioritätsobligationen, 5 625 ℳ zur Amortisation derselben, 90 112,5 ℳ zur Zahlung einer Dividende von 2¼ pCt. auf die Stamm-Prioritätsactien und 2 310,5 ℳ zur Zahlung der Staats-Eisenbahnsteuer verwendet.

Die Portugiesischen Eisenbahnen.

(Schluss.)

C. Linie Beïra-Baixa.

Wir haben uns nun noch mit dem Projekt Beira-Baixa zu beschäftigen und die Folgen der Bewerbung um die Konzession dieser Bahn Seitens der Portugiesischen Gesellschaft zu erörtern.

Die projektirte Linie Beïra-Baixa soll eine Länge von ca. 200 km erhalten. Von Station Abrantes der Ostbahn, welche von Entrocaminto nach Badajoz abzweigt, ausgehend', läuft dieselbe in nordöstlicher Richtung an den Ufern des Tajo entlang in einer Länge von ca. 30 km, überschreitet diesen Fluss und geht nach Norden nach Castello Branco, um alsdann in nordöstlicher Richtung in die Bahn Beïra-Alta bei Guarda einzumünden.

Verfolgt man die Trace dieser Bahn auf einer Karte, so sieht man, dass dieselbe gegenüber der Bahn Beïra-Alta eine kürzere Linie für die internationalen Transporte, welche in dieser Richtung zwischen Frankreich und Lissabon zu befördern sind, darstellt. Beide Linien dienen jedoch nur lokalem Verkehr, indem die Durchfuhr von den zwischen Bordeaux und der Portugiesischen Küste verkehrenden Dampfern besorgt wird, denen die Eisenbahnen eine ernste Konkurrenz nie machen können. Wäre die Sachlage eine andere, so hätte die Portugiesische Regierung sich nimmermehr veranlasst gesehen, eine Zinsengarantie für die auf Spanischem Gebiete zu erbauenden Bahnen, welche die Linien der Spanischen Nordbahn mit den Staatsbahnen und der Bahn Beïra-Alta verbinden sollen, zu übernehmen.

Das Projekt Beïra-Baixa soll also nur lokalen Interessen dienen; längs dieser Strecke trifft man an den Ufern des Tajo ergiebige Weiden, wenig entwickelte Textilindustrie, im Norden, ausgedehnte und theilweis bebaute Ebenen und hauptsächlich riesige Wälder, in denen die Schläge der Axt noch wenig erschallt sind. Die jenseits des Tajo belegenen Striche sind wenig bevölkert, denn die Einwohner Portugals ziehen meistens nach der Küste hin, welche ihnen bessere Erwerbsaussichten bietet. Die Anlage der dem schnellen Verkehre dienenden Kommunikationsmittel ist besonders in einem Lande, welchem Landwege fehlen, ein mächtiges Mittel, eine solche Sachlage vortheilhaft zu ändern und man muss deshalb den Entschluss der Portugiesischen Regierung, die aus dem Bau der Bahn Beïra-Baixa resultirenden Opfer zu übernehmen, auf Erwägungen dieser Art zurückführen.

Bei der eingeleiteten Verdingung des Baues der Bahn (bei welcher von der Regierung auch eine Bestimmung, betreffend die eventuelle Verstaatlichung der Bahn, aufgestellt wurde) war unter den eingegangenen Offerten die der Portugiesischen Eisenbahngesellschaft die vortheilhafteste.

In dem die Ausschreibung des Baues der Beïra-Baixa Bahn betreffenden Dekrete vom 6. Oktober 1883 war die Genehmigung des zwischen Staat und Submittent abzuschliessenden Vertrages Seitens der Legislative vorbehalten. Bei der Debatte des qu. Vertrages in der Kammer hat dieselbe nun in das zwischen dem Arbeitsminister und der Portugiesischen Bahn getroffene Abkommen eine Klausel eingefügt, nach welcher dasselbe nur dann perfekt werden soll, wenn die Gesellschaft innerhalb drei Monaten ihre Statuten dahin abändern würde, dass der Verwaltungsrath in seiner Majorität aus in Portugal domizilirenden Portugiesen besteht.

Der Verwaltungsrath schlug jedoch der am 13. September 1884 zusammentretenden Generalversammlung Ablehnung des so amendirten Uebereinkommens vor, weil (wie dies von verschiedenen Geldinstituten bestätigt werde) die betreffende Aenderung den Kredit der Gesellschaft schädigen würde. Der von der Regierung delegirte Civilgouverneur sprach jedoch den vertretenen Aktien wegen eines angeblichen Formfehlers in der Ausfertigung der Vollmachten das Stimmrecht ab und wurde auf diese Weise durch eine Minorität nicht allein eine Neuwahl des Verwaltungsrathes vorgenommen, sondern auch das mit der Regierung getroffene amendirte Abkommen genehmigt.

Dieser Vorgang rief einen allgemeinen Sturm der Entrüstung unter den Aktionären wach. Man erblickte in demselben eine geschickt eingefädelte Verschwörung der Spekulanten, deren Gelingen durch die Willfährigkeit des Civilgouverneurs erleichtert worden sein. Das Dekret, welches dessen Absetzung aussprach, schien diese Ansicht zu bestätigen. Nach Einsicht der neuerdings ergangenen beiden Königlichen Dekrete, welche in Sachen der Portugiesischen Eisenbahngesellschaft ergangen sind, kommt jedoch der „Moniteur des intérêts matériels" zu der Ansicht, dass die Portugiesische Regierung unter Ausnutzung der faits accomplis die Verwaltung der Portugiesischen Eisenbahngesellschaft fremdländischem Einflusse entziehen und, setzen wir hinzu, eventuell die Verstaatlichung der Portugiesischen Privatbahnen anbahnen wi[ll].

Das erste dieser Dekrete bestimmt nämlich, dass von der Seitens der Gesellschaft mit gesetzlich bindender Wirkung anerkannten Verpflichtung, die Linie Beïra-Baixa in der festgesetzten Frist unter den stipulirten Bedingungen zu erbauen, Akt zu nehmen sei, und dass der ersten, demnächst auf Grund der Statuten und nach den gesetzlichen Bestimmungen des Königreichs einzuberufenden Generalversammlung die Lösung der entstandenen Schwierigkeiten und Verlegenheiten überlassen bleibe.

Es ist nun nach Ansicht des „Moniteur des intérêts matériels" mit Sicherheit anzunehmen, dass, wenn die nächste Generalversammlung die Beschlüsse der am 13. September cr. abgehaltenen Versammlung annuliren und sich für Ablehnung des bezüglich des Baues der Linie Beïra-Baixa getroffenen Abkommens entscheiden sollte, die Regierung ohne Weiteres die gemäss § 60 dieser Uebereinkunft deponirte Kaution in Höhe von einer Million Franken als verfallen erklären würde.

Auf Grund des zweiten Dekretes wird ferner die Einsetzung einer aus acht Mitgliedern bestehenden Enquêtekommission angeordnet, welche über das Gebahren der Portugiesischen Eisenbahngesellschaft in wirthschaftlicher und finanzieller Beziehung seit dem Jahre 1866 Bericht erstatten und ermitteln soll, ob es angezeigt erscheine, mit der Verstaatlichung der nördlichen und östlichen Linien der genannten Gesellschaft vorzugehen. Wenn die letztere Frage bejaht werden sollte, so hat, wie das Dekret ferner bestimmt, die Enquêtekommission die Mittel und Wege vorzuschlagen, auf welchen man zu diesem Ziele gelangen kann.

Bei der Verstaatlichung handelt es sich nur um die beiden durchgehenden nördlichen und östlichen Linien, welche das alte Netz der Portugiesischen Gesellschaft bilden, so dass, falls dieselbe wirklich eintreten würde, der Gesellschaft nur die noch zu erbauende Strecke Torres-Vedras-Alfarellas mit Zweigbahn Coïmbra (Bahnhof)-Coïmbra (Stadt) und die Zweiglinie von Torres-das-Vargens nach der Spanischen Grenze verbleiben würde.

Es erscheint nicht zweifelhaft, dass man das Recht zur Verstaatlichung der beiden, das alte Netz bildenden Linien aus den Bestimmungen in Artikel 27 der am 14. September 1859 abgeschlossenen Konvention herleiten wird. Diese Bestimmungen können sich jedoch natürlich nur auf diese, zu jener Zeit bereits konzessionirten beiden Linien beziehen.

Der genannte Artikel 27 hat folgenden Wortlaut:

„Die Regierung kann vom Ablauf der ersten fünfzehn Jahre an, welche auf den im Vertrage für die Vollendung der beiden Linien festgesetzten Zeitpunkt folgen, die gesammte Konzession einlösen. Bei Festsetzung des Rückkaufspreises soll das in den letzten 7 Jahren, welche der Verstaatlichung vorhergehen, erzielte Reinerträgniss als Grundlage dienen. Von diesem Betrag wird der Reinertrag der beiden ungünstigsten Jahre abgesetzt. Das Mittel aus dem Ergebnisse der übrigen fünf Jahre wird den Betrag derjenigen Summe darstellen, welche die Regierung der Gesellschaft für jedes der Jahre zu zahlen hat, welche noch bis zum Erlöschen der Konzession vergehen müssen. Diese Annuität darf indessen nicht geringer sein, als das Reinerträgniss des letzten derjenigen sieben Jahre, welche als Grundlage für die Ermittelung des Rückkaufspreises gedient haben. In dem letzteren ist der Werth der Kohlen und des Coaks sowie der übrigen Materialien nicht einbegriffen. Dieselben werden vielmehr besonders abgeschätzt und es wird Seitens der Regierung der sich alsdann ergebende Preis bezahlt werden."

Würde die Regierung sich also entschliessen, auf Grund des zu erwartenden Berichtes der Enquêtekommission mit der Verstaatlichung vorzugehen, so würden die beiden Linien des alten Netzes unter der Bedingung der Zahlung einer feststehenden jährlichen Rente, welche sich nach Schätzung des „Moniteur des intérêts matériels" auf etwa 8 Millionen Franken belaufen dürfte, in das Eigenthum des Staates übergehen.

Wie das Resultat der Enquête nun auch ausfallen möge, so viel steht nach Ansicht des „Moniteur" schon jetzt fest, dass die Eventualität der Verstaatlichung dieser Bahnen dem Kredit der Portugiesischen Gesellschaft einen harten Stoss gegeben hat. Die

Inhaber der Obligationen sind durch dieselbe beunruhigt worden, weil nach erfolgter Verstaatlichung das bestehende Pfand verschwinden und an dessen Stelle eine indirekte Schuldverschreibung auf den Staat treten würde. Diese Beunruhigung dauere in dem Masse fort, dass eine neue Emission von Portugiesischen Obligationen zur Zeit unrealisirbar erscheint.*) —ch

*) Uns scheint der Artikel des „Moniteur des intérêts matériels“ im einseitigen Interesse der ausländischen Aktionäre der Portugiesischen Eisenbahngesellschaft abgefasst zu sein. Die Ausführungen des „Moniteur“ sind daher mit Vorsicht aufzunehmen und zwar umsomehr, als der Autor derselben, wie wir in voriger Nummer S. 1228 (Anm.) bemerkten, über die in Betracht kommenden thatsächlichen Verhältnisse sich in Betreff eines wichtigen Punktes sehr wenig orientirt zeigte; u. A. wird nach Inhalt der Konzession zu prüfen sein, ob nicht mit der Verstaatlichung der älteren Linien auch die neueren Linien der Gesellschaft verstaatlicht werden können. Wir können es übrigens der Portugiesischen Regierung, welche im Besitz der Portugiesischen Südostbahn sowie der Minho-Duerobahn ist, nicht verdenken, dass sie die zwischen den erwähnten Bahnen liegenden Hauptlinien des Portugiesischen Eisenbahnnetzes nicht länger in den Händen von Ausländern lassen will, als sie rechtlich dazu verpflichtet ist. Die Red.

Aus Spanien.

Ueber neuere Konzessionsertheilungen und Projekte etc. von in Spanien zu erbauenden Eisenbahnen ist Folgendes zu berichten:

Die Spanische Nordbahn Gesellschaft hat so eben die Konzession zum Bau der Linie Villalba-Segovia erhalten. Die von der Regierung gewährte Subvention beläuft sich auf 4 070 600 Pesetas. Ferner ist nach einem in der „Gaceta“ publizirten Königlichen Dekret die Konzession zum Bau der Linie Aranjuez-Cuenca auf die Madrid-Saragossa-Alicanter Eisenbahngesellschaft übertragen worden.

Ebenso wie bei allen übrigen Spanischen Bahnen, ist auch bei dem Unternehmen der Eisenbahn von Cuenca nach Valencia und Teruel ein Französisches Geldinstitut, die Pariser Bank, mit namhaften Kapitalien betheiligt. Dieselbe hat ein hypothekarisches Guthaben auf die bereits im Betriebe befindlichen 42 km der Theilstrecke Valencia-Bunol. Eine zweite Theilstrecke Bunol-Usiel (46 km) ist im Bau begriffen.

Endlich ist noch anzuführen, dass das Projekt zum Bau einer Eisenbahn Noguera-Pallaresa den am 15. November cr. zusammengetretenen Cortes zur Genehmigung vorgelegt worden ist. —ch.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung des Königlichen Finanz-Ministeriums vom 4. d. M. wird hierdurch veröffentlicht, dass am 6. Dezember d. J. auf der Neubaustrecke Bienenmühle-Moldau mit direktem Anschlusse an die Prag-Duxer Bahn ein provisorischer Güterverkehr, zunächst jedoch nur für den Transport von Kohlen eröffnet wird. Die Beförderung von Personen sowie anderer Güter, als Kohlen, ist sowohl im Durchgangsverkehre, als im Verkehre von und nach den künftigen Stationen der Linie Bienenmühle-Moldau bis auf Weiteres ausgeschlossen.

Die in Moldau stationirten Beamten der Königlichen Zoll- und Steuer-Direction sind zur Abfertigung anderer Güter, als Kohlen, nicht ermächtigt.

Wegen der über Moldau anzuwendenden Kohlentarife erfolgt besondere Bekanntmachung.

Dresden, am 4. Dezember 1884. (2925)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Personenhaltestelle Landl, der Linie St. Valentin-Pontafel, ist — nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen — am 1. d. Mts. auch für den Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 4. Dezember 1884.
Die geschäftsführende Direktion.
Wex. (2926)

II. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Schreibweise der Stationsnamen Gräfenhainchen, Linda und Crossen ist — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Erfurt — in Gräfenhainichen, Wendisch-Linda und Crossen a. d. Elster abgeändert worden.

Berlin, den 3. Dezember 1884. (2927)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

III. Verkehrsstörungen.

K. K. Eisenbahn-Betriebs-Direktion Lemberg. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Stanislau-Buczacz und neuerlich der Lokalbahn Dolina-Wygoda am 1. Dezember l. J. bis auf Widerruf eingestellt.

Der Betriebs-Direktor. (2928)

IV. Güterverkehr.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die durch Bekanntmachung vom 12. November cr. für die Zeit der Dnjepr-Navigation eingeführte Ermässigung der Frachtsätze für Getreide etc. und Oelsaaten etc. von Station Kiew Fluss der Südwestbahnen (Special-Exporttarif 1 vom 1./13. August cr.) nach Danzig und Neufahrwasser hört, nachdem diese Navigation geschlossen, vom 2. Dezember/20. November cr. auf und treten an deren Stelle wieder die bisherigen Frachtsätze von 74,80 Rbl. 64,31 *M.* bezw. 74,80 Rbl. 66,17 *M.* pro 10 000 kg. Diese letzteren werden vom 13./1. Januar 1885 auf 84,50 Rbl. + 69,56 *M.* nach Danzig und 84,50 Rbl. + 71,66 *M.* nach Neufahrwasser erhöht.

Danzig, den 2. Dezember 1884. (2929 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für die Zeit bis zum 1. März 1885 die Frachtsätze für Sendungen zwischen **Swinemünde** und **Stettin**, welche laut Vermerkes im Frachtbriefe über Swinemünde seewärts ein- oder ausgehen, wie in den Vorjahren, auf folgende Beträge — pro 100 kg in Mark — ermässigt:

Eilgut 2,10, Stückgut 1,05, Klasse A 1 0,71, B 0,60, Specialtarif A 2 0,49, I 0,45, II 0,37, III 0,37, Ausnahmetarif für Petroleum 0,45. Für die tarifmässig nach bestimmten, pro km festgesetzten Einheitssätzen zu befördernden Güter wird die Fracht unter Zugrundelegung einer Tarifentfernung von 80 km berechnet.

In derselben Zeit wird für alle zum Export über Swinemünde bestimmten, auf dem Central-Güterbahnhofe in Stettin eingehenden Güter eine sechstägige freie Lagerzeit gewährt, jedoch nur soweit die in Stettin vorhandenen Räume ausreichen und vorbehaltlich des jederzeitigen Widerrufs.

Berlin, den 2. Dezember 1884. (2930)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. Dezember 1884 kommen im **Preussisch-Oberschlesischen Verbande** für den Verkehr mit Cüstrin des Bezirks Bromberg neue direkte Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung.

Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren. (2931)

Bromberg, den 2. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Preussisch-Russischer Eisenbahnverband. Die durch Bekanntmachung am 11. November cr. für die Zeit der Dnjepr-Navigation eingeführte Ermässigung der Frachtsätze für Getreide etc. und Oelsaaten etc. von Station Kiew Fluss der Südwestbahn (Special-Exporttarif 1 vom 1./13. August cr.) nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing hört, nachdem diese Navigation geschlossen, vom 2. Dezember n. St. auf und treten an deren Stelle wieder die bisherigen Frachtsätze von 74,80 Rubel + nach Königsberg 44,31 *M.*, nach Pillau 53,60 *M.*, nach Memel und Elbing 61,92 *M.*, pro 10 000 kg. Diese letzteren werden vom 1./13. Januar 1885 auf 84,50 Rubel + nach Königsberg 49,56 Mark, nach Pillau 60,05 *M.*, nach Memel und Elbing 69,45 *M.* erhöht. (2932)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Am 1. Januar 1885 tritt der Nachtrag X zum Tarife für den Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Bezirke **Köln (rechtsrhein)** und **Berlin** in Kraft, enthaltend ermässigte Tarifkilometer für die Stationen Kalk, Präsident und Prinz von Preussen im Verkehr mit Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Tarifkilometer für die Stationen Dorsten, Horst, Hugo, Peddenberg und Schermbeck, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Eisen etc.) an Stelle der mit Ablauf des Monats Dezember 1884 ausser Kraft tretenden; anderweite theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 c (Eisen etc.) für die nördlichen Stationen des Direktionsbezirks Berlin und Berichtigungen.

Soweit jedoch die bisherigen Tarifkilometer und Frachtsätze niedriger sind als die neuen, bleiben erstere noch bis zum 15. Januar 1885 in Kraft mit Ausnahme derjenigen des Ausnahmetarifs 3 für Eisen etc., welche in Gemässheit der zur Zeit gültigen Tarifbestimmungen mit Ablauf des Monats Dezember 1884 ausser Kraft treten.

Exemplare des qu. Nachtrags sind vom 1. Januar 1885 ab bei den betr. Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu haben. Bis dahin ertheilt über die Höhe der neuen Frachtsätze die unterzeichnete Direktion Auskunft.

Köln, den 29. November 1884. (2933)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Für die Beförderung von Eisen und Stahl des Specialtarifs II von verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) und (linksrheinisch) nach der Station Winsen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover treten am 1. Dezember cr. Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren ist. (2934)
Hannover, den 29. November 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für den **Transport von Eisenerzen, Kiesabbränden, Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken** von Haltestelle Klettendorf nach Station Laurahütte bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezw. bei Zahlung der Fracht hierfür ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz von 0,47 ℳ pro 100 kg in Kraft.
Breslau, den 28. November 1884. (2935)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Zum internen Badischen Gütertarife vom 1. November 1881 ist mit Wirkung vom 3. Dezember d. J. ein Ergänzungsblatt No 4, Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für Holz für die Station Bellingen enthaltend, erschienen.
Dasselbe ist durch unsere Güterstationen unentgeltlich zu beziehen.
Karlsruhe, den 2. Dezember 1884.
Generaldirektion. (2936)

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klostergrab-Bienenmühle, welche am 6. ds. Mts. erfolgen wird, tritt ein **neuer Tarif für den Transport Böhmischer Braunkohlen etc.** in Wagenladungen zu 10 000 kg von den Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn nach Sachsen via Moldau in Kraft. Exemplare dieses Tarifs sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.
Dresden, am 3. Dezember 1884. (2937)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch-Russischer Eisenbahn-Verband. In dem vom 15./27. Oktober cr. giltigen Ausnahmetarif von Königsberg nach Kiew tarifiren mit Geltung vom 1./13. Dezember cr. bei Aufgabe als Stückgut Güter der Pos. 23 des Tarifs zu 25 Cop., der Pos. 46 zu 42 Cop. und der Pos. 47 zu 25 Cop. pro Pud. Im Allgemeinen bemerken wir, dass die Sätze für Sendungen von mindestens 5 000 kg bei Sendungen über 10 000 kg auf einen Frachtbrief — soweit solche nach den bestehenden Grundsätzen überhaupt zulässig — nur anwendbar sind, wenn das betreffende Gewichtsquantum durch 5 000 kg ohne Rest theilbar ist. (2938)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Auf Seite 8 des III. Nachtrags zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifs ist Nachstehendes zu ergänzen:

Schnittsätze Peri transit nach und von	Verwaltung	Ausn.-Tarif No. 25 Wein in Fässern 7 000 kg Francs pr. Tonne
Bologna . . .	O.	8,12

Obiger Frachtsatz tritt mit dem 1. Dezember cr. in Kraft.
München, den 29. November 1884. (2939)
Generaldirektion der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung.

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Der vom 1. Juli 1881 n. St. giltige Anhang zum Verbandtarif vom 1. Januar 1880 n. St. für Flachs etc. von Moskau und Wjasma nach Korschen transit tritt mit dem 1./13. Januar 1885 ausser Kraft. (2940)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Englisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Vom 1. Januar 1885 an wird das für den Verkehr zwischen London und Harwich, Stationen der Grossen Englischen Ostbahn einer- und den Stationen der Mosel- und Saarbrücker Bahn, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., der Pfalzbahn, der Badischen und Württembergischen Staatsbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn andererseits giltige Heft 1, enthaltend die allgemeinen reglementarischen Bestimmungen, Tarifvorschriften und Güterklassifikation, aufgehoben und vom gleichen Tage ab durch ein neues Heft ersetzt. Soweit sich jedoch nach den bisherigen allgemeinen Tarifvorschriften etc. billigere Frachten ergeben, finden dieselben noch bis zum 20. Januar 1885 Anwendung.
Köln, den 3. Dezember 1884. (2941)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Die bestehenden Ausnahmefrachtsätze für den **Transport von Blei und Zink etc.** von Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers nach Stationen des Direktionsbezirks Berlin behalten noch bis zum Ablauf des Jahres 1885 Giltigkeit.
Breslau, den 26. November 1884. (2942)
Königliche Eisenbahn-Direktion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Mit Gültigkeit vom 10. Dezember cr. treten im vorbezeichneten Verbande zwischen Saarau einerseits und Görlitz bezw. Penzig andererseits direkte Tarifsätze in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Expeditionen, sowie beim Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsverwaltung hier — Bahnhof Alexanderplatz — zu erfahren ist.
Berlin, den 1. Dezember 1884. (2943)
Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Verkehr mit Oesterr.-Ungar. Seehäfen, sowie Görz und Cormons loko und transit. Unter Hinweis auf unsere Publikation vom 31. Oktober l. J. bringen wir zur Kenntniss, dass der Tarif für den direkten Verkehr mit Oesterr.-Ungar. Seehäfen, sowie Görz und Cormons loko und transit, giltig vom 1. Januar 1884, unter den in denselben angegebenen Bedingungen nunmehr bis auf Weiteres in Kraft bleibt.
Wien, am 27. November 1884. (2944)
Die General-Direktion, der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. als geschäftsführende Verwaltung.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. Dezember cr. tritt ein Nachtrag I zum Ausnahme-Tarife für Grosshornvieh-Transporte in Wagenladungen von Galizien nach Wien (St. Marx), giltig vom 1. Juli bis Ende Dezember 1884, in Kraft.
Derselbe enthält Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Bojan, Sadagora und Zuczka der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza.
Der Tarifnachtrag kann bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.
Wien, den 28. November 1884. (2945)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien). Nachtrag V zum Theil II der Gebühren-Tarife für den Gütertransport im Lokalverkehre vom 1. Juni 1882. Mit 5. Dezember 1884 tritt der Nachtrag V zum Theil II der Gebühren-Tarife für den Gütertransport im Lokalverkehre auf den Oesterreichischen Linien der Gesellschaft, giltig vom 1. Juni 1882, in Wirksamkeit.
Dieser Tarif-Nachtrag enthält die Frachtsätze zwischen Stanislau und den südlich Stanislau gelegenen Stationen im Verkehre von und nach Stationen der K. K. Staatsbahnlinie Stanislau-Husiatyn.
Exemplare des Tarif-Nachtrages V können bei der gesellschaftlichen Centralleitung in Wien, bei der Betriebsdirektion in Lemberg und in den Stationen der Oesterreichischen Linien der Gesellschaft, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich bezogen werden. (2946)
Wien, den 24. November 1884.
Der Verwaltungsrath.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Zum Lokaltarife Theil II Heft 1 vom 1. Februar 1884 ist ein Nachtrag IV erschienen, welcher Frachtsätze für die demnächst auch für den Frachtenverkehr zur Eröffnung gelangende Station Dorozsma zwischen Szatymáz und Szegedin enthält.
Exemplare erliegen in den gesellschaftlichen Stationen und können bei der Verkehrs-Direktion in Wien, I Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (2947 R M)

Giltig vom Tage der Eröffnung der Strecke Klostergrab-Moldau-Bienenmühle treten der Nachtrag II zum Tarife für den **Kohlenverkehr nach Deutschland** via Bodenbach/Tetschen vom 1. April 1884 und ein neuer Tarif für den **Böhm.-Sächs. Kohlenverkehr via Moldau** in Kraft, welche beide neue beziehungsweise ermässigte Frachtsätze etc. enthalten.
Gleichzeitig mit diesem Tarife bezw. Nachtrag erscheint ein Routenverzeichniss, aus welchem die Instradirung für den gesammten Kohlenverkehr nach Sachsen über sämmtliche Routen (Bodenbach/Tetschen, Moldau, Reitzenhain, Franzensbad und Weipert) zu entnehmen ist.
Exemplare dieses Tarifes, des Nachtrages und des Routen-Verzeichnisses sind durch die kommerziellen Bureaus der betheiligten Verwaltungen zu bekommen.
Teplitz, im Dezember 1884. (2948)
Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Südwestrussisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband. Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass der im Südwestrussisch-Oesterreichischen Verkehr bestehende Special-Export-Tarif für den Transport von Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiewer Bahn nach den Stationen Brody und Podwoloczyska, giltig vom 1./13. September a/n. St. 1884 mit 1./13. Dezember a./n. St. 1884 ausser Kraft tritt.
Wien, am 30. November 1884. (2949)
Die General-Direktion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Im direkten Verkehr zwischen Stationen der **Berlin-Hamburger Bahn** einerseits und **diesseitigen Stationen andererseits** tritt mit dem 1. Dezember d. J. der Nachtrag XXXIX in Kraft, durch welchen u. A. die Gültigkeitsdauer der Retourbillets bei Entfernungen bis 75 km incl. auf 2 Tage und bei Entfernungen über 75 km auf 3 Tage normirt wird.
Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Billetexpeditionen.
Altona, den 29. November 1884. (2950)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

VI. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die am 1. Januar 1885 fällig werdenden Zinscoupons der Prioritätsobli-

gationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft werden vom 2. Januar 1885 an bei den Zahlstellen der Gesellschaft, nämlich:

1. der Betriebskasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,
3. der Braunschw.-Hannoverschen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,
5. dem Bankhause Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

eingelöst werden.

Braunschweig, 1. Dezember 1884 (2951)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Am 1. Dezember 1884 hat die 12. statutenmässige Verloosung der Actien der Gesellschaft öffentlich stattgefunden, es wurden hierbei nachstehende 598 Actien gezogen:

No.	12 701	bis	12 800	100
„	49 901	„	50 000	100
„	363 101	„	363 200	100
„	406 903	„	407 000	98
„	500 701	„	500 800	100
„	599 901	„	600 000	100
				598 Stücke.

Die Rückzahlung dieser Aktien mit je 500 Francs, sowie die Ausfolgung der Genuss-Aktien (Art. 49 der Statuten) geschieht vom 1. Mai 1885 ab bei folgenden Kassen:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft,
„ „ bei der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Pest bei der Ungarischen allgem. Kreditbank,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ Berlin bei dem Herrn S. Bleichröder,
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
„ „ bei den Herren L. Behrens & Söhne,
„ Basel bei den Herren von Speyr & Co.

Wien, am 1. Dezember 1884. (2952)
Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Bei der am 1. Dezember 1884 stattgehabten 25. öffentlichen Ziehung von 14 903 3 pCt. Obligationen sind nachstehende Nummern gezogen worden:

Serie A.

No.	9401	à	9500	100
„	21801	„	21900	100
„	23301	„	23400	100
„	53101	„	53200	100
„	56801	„	56900	100
„	85401	„	85500	100
„	105541	„	105590	50
„	105934	„	106000	67
				717

Serie C.

No.	22901	à	23000	100
„	35801	„	35900	100
				200

Serie D.

No.	749501	à	749600	100
„	756519	„	756600	82
„	761001	„	761100	100
„	791801	„	791900	100
„	798901	„	799000	100
„	811901	„	812000	100
„	900501	„	900600	100
„	913501	„	913600	100
„	918601	„	918700	100
„	921101	„	921200	100
„	952801	„	952900	100
„	1040401	„	1040500	100
„	1059801	„	1059900	100
„	1066901	„	1067000	100
„	1087501	„	1087600	100
„	1093901	„	1094000	100
				1582

Serie F.

No.	3004201	à	3004300	100
„	3022621	„	3022637	17
„	3062001	„	3062100	100
„	3072501	„	3072600	100
„	3074901	„	3075000	100
„	3112001	„	3112100	100
				517

Serie H.

No.	27701	à	27800	100
„	30101	„	30200	100
„	41714	„	41800	87
„	41801	„	41900	100
„	66901	„	67000	100
„	84501	„	84600	100
„	86501	„	86600	100
„	171801	„	171900	100
„	187401	„	187500	100
„	188101	„	188200	100
„	230001	„	230100	100
„	279701	„	279800	100
				1187

Serie J.

No.	302201	à	302300	100
„	302701	„	302800	100
„	314201	„	314300	100
„	331101	„	331200	100
„	336901	„	337000	100
„	347801	„	347900	100
„	373501	„	373600	100
„	424801	„	424900	100
„	473601	„	473700	100
„	500301	„	500400	100
„	548719	„	548800	82
„	562901	„	563000	100
„	574201	„	574300	100
„	586801	„	586900	100
„	645801	„	645900	100
„	677901	„	678000	100
				1582

Serie K.

No.	33701	à	33800	100
„	83801	„	83900	100
„	106901	„	107000	100
„	125814	„	125900	87
„	165201	„	165300	100
„	167101	„	167200	100
„	171501	„	171600	100
„	194401	„	194500	100
„	199201	„	199300	100
„	258301	„	258400	100
„	275001	„	275100	100
„	294601	„	294700	100
				1187

Serie M.

No.	3195001	à	3195100	100
„	3211601	„	3211700	100
„	3214142	„	3214200	59
				259

Serie O.

No.	31101	à	31200	100
„	42001	„	42100	100
„	45041	„	45100	60
„	49901	„	50000	100
„	88801	„	88900	100
„	113301	„	113400	100
„	120101	„	120200	100
„	153801	„	153900	100
				760

Serie P.

No.	3203	à	3300	98
„	25601	„	25700	100
„	29401	„	29500	100
„	44101	„	44200	100
„	77501	„	77600	100
„	149401	„	149500	100
„	186101	„	186200	100
„	193201	„	193300	100
				798

Serie S.

No.	1107301	à	1107400	100
„	1146701	„	1146800	100
„	1177001	„	1177100	100
„	1182601	„	1182700	100
„	1187801	„	1187900	100
„	1211301	„	1211400	100
„	1313601	„	1313700	100
„	1316501	„	1316600	100
„	1339501	„	1339600	100
„	1347601	„	1347700	100
„	1360401	„	1360500	100
„	1381801	„	1381900	100
„	1389511	„	1389592	82
„	1476201	„	1476300	100
„	1493501	„	1493600	100
„	1498501	„	1498600	100
				1582

Serie T.

No.	1506801	à	1506900	100
„	1507201	„	1507300	100
„	1515509	„	1515600	92
„	1526801	„	1526900	100
„	1538301	„	1538400	100
„	1654501	„	1654600	100
„	1662901	„	1663000	100
„	1679451	„	1679454	4
„	1696301	„	1696400	100
				796

Serie U.

No.	3275701	„	3275800	100
„	3313882	„	3313900	19
„	3373701	„	3373800	100
„	3384501	„	3384600	100
„	3423701	„	3423800	100
„	3436801	„	3436900	100
				519

Serie V.

No.	2760601	à	2760700	100
„	2822601	„	2822700	100
„	2831511	„	2831526	16
„	2836801	„	2836900	100
„	2844201	„	2844300	100
„	2846301	„	2846400	100
				516

Serie X.

No.	2021701	à	2021800	100
„	2051271	„	2051300	30
„	2065701	„	2065800	100
„	2081501	„	2081600	100
„	2088001	„	2088100	100
„	2150301	„	2150400	100
„	2154401	„	2154500	100
„	2167601	„	2167700	100
„	2210001	„	2210100	100
„	2228101	„	2228200	100
„	2277601	„	2277700	100
„	2350201	„	2350300	100
„	2393701	„	2393800	100
„	2397501	„	2397600	100
„	2478801	„	2478900	100
„	2494701	„	2494800	100
„	2556501	„	2556600	100
„	2607701	„	2607800	100
„	2725901	„	2726000	100
„	2743701	„	2743800	100
				1930

Serie Z.

No.	1723401	à	1723500	100
„	1730401	„	1730500	100
„	1751130	„	1751200	71
„	1862801	„	1862900	100
„	1891601	„	1891700	100
„	1921901	„	1922000	100
„	1939001	„	1939100	100
„	1955101	„	1955200	100
				771
			Totale	14 903

Die Rückzahlung der gezogenen 3 pCt. Obligationen mit je 500 Francs findet (mit Ausschluss der Obligationen Serie X) vom 2. Januar 1885 ab, die der Obligationen Serie X vom 1. April 1885 ab statt

von welchem Tage an die Verzinsung der gezogenen Obligationen aufhört.

Sofern daher auf spätere Verfallstermine lautende Zinsencoupons derselben zur Einlösung gelangt wären, müsste der dafür bezahlte Betrag bei der Einlösung der Obligationen von dem Kapitalsbetrage in Abzug gebracht werden.

Die auf 7½ Francs lautenden Coupons der 3 pCt. Obligationen werden nach Abzug der für diese Obligationen zu entrichtenden Steuern und Gebühren im Belaufe von 1 Francs mit 6½ Francs eingelöst und zwar mit Ausschluss der Obligationscoupons Serie X, welche am 1. April fällig sind, ebenfalls vom 2. Januar ab.

Die Zahlung geschieht bei folgenden Kassen:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft,
" " bei der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
" Pest bei der Ungarischen allgem. Kreditbank,
" Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
" Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
" Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
" Leipzig bei der allgem. Deutschen Kreditanstalt,
" Dresden bei der Filiale der allgem. Deutschen Kreditanstalt,
" Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
" " bei den Herren L. Behrens & Söhne,
" Basel bei den Herren von Speyr & Co.

Ferner werden vom 2. Januar an die Coupons der 5 pCt. Obligationen mit 12½ Francs, sowie die am 1. Juli 1884 verloosten 397 Stücke dieser 5 pCt. Obligationen bei den obgenannten Kassen und ausserdem

in Wien bei den Herren S. M. von Rothschild und bei der K. K. priv. Oesterr. Boden - Kreditanstalt eingelöst.

Wien, am 1. Dezember 1884. (2953)
Der Verwaltungsrath.

VII. Submissionen.

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Die Lieferung von 9 350 t Eisenbahnschienen von Bessemerstahl soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Bureau unseres Betriebsinspectors zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 1 *M.* pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum 18. Dezember cr. Mittags 12 Uhr portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen. (2954)

Glückstadt, den 28. November 1884.
Die Direktion.
H. Lund.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld. Die Lieferung von 10 Stück Personenzug-Lokomotiven mit Tendern und Reservetheilen für 2 Maschinen soll vergeben werden.

Eröffnung der Angebote
Donnerstag, den 17. Dezember 1884, Vormittags 11 Uhr,
im Direktionsgebäude, Zimmer No. 89.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 4 *M.* vom Kanzleivorsteher Peltz hier zu beziehen.

Elberfeld, den 28. November 1884. (2955)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordhausen - Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen folgende Materialien vergeben werden:

1. 431 000 kg Stahlschienen,
2. 285 000 " flusseiserne Querschwellen,
3. 37 000 " Kleineisenzeug,
4. 11 000 Stück eichene oder kieferne Querschwellen und
5. 750 " eichene Weichenschwellen.

Die Bedingungen können gegen Einsendung von je 2 *M.* für jede der Positionen 1 bis 3 und von 1 *M.* für die Positionen 4 und 5 von unserer Betriebs-Direktion bezogen werden.

An letztere sind auch die Offerten portofrei und versiegelt bis Sonnabend, den 13. Dezember cr. Vormittags 11 Uhr einzusenden. (2956)

Nordhausen, im November 1884.
Die Direktion.

Submission auf Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten und der kleineren Brückenbauten beim Bau der Eisenbahn von Schwarzenbek nach Oldesloe. Gesammtbetrag der zu bewegenden Bodenmassen = 884 409 cbm; Bruch- und Ziegelsteinmauerwerk = 2 977 cbm; Betonschüttungen = 228 cbm; eingetheilt in 7 Loose. Termin:

Dienstag, den 30. Dezember 1884, Vormittags 11 Uhr
im Bureau des Abtheilungs-Baumeisters Bremer in Oldesloe. Angebote mit der Aufschrift „Submission auf Ausführung von Erd- und Böschungsarbeiten etc." sind dem Abtheilungs-Baumeister Bremer einzureichen.

Bedingungen etc. können von demselben gegen Einsendung von 2 *M.* bezogen werden. Auch sind bei demselben die Zeichnungen, Berechnungen u. s. w. zur Einsicht ausgelegt.

Hannover, den 28. November 1884. (2957J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Die Lieferung von rot.

340 t Laschen,
101 " Laschenschrauben,
245 " Schienennägel,
193 " Unterlagsplatten

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Bureau unseres Betriebsinspektors zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 0,60 *M.* pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum 18. Dezember cr., Mittags 12 Uhr, portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Glückstadt, den 2. Dezember 1884.
Die Direktion. (2958)

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von:

a) 8 Stück Personenzug - Lokomotiven nebst Tendern und 1 Satz Reservetheile,
5 Stück Normal - Güterzug - Lokomotiven nebst Tender,
4 Stück Normal - Tenderlokomotiven für Vollbahnen,
2 Stück Normal - Tenderlokomotiven für Nebenbahnen,
b) 15 Stück Normal - Güterzug - Lokomotiven nebst Tendern und 2 Satz Reservestücken,
10 Stück Normal - Tenderlokomotiven für Nebenbahnen nebst 2 Satz Reservestücken

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von

3,0 *M.* ad a
2,0 *M.* ad b

bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Lokomotiven"
zu dem auf
Mittwoch, den 17. Dezember, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Submissionstermine an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 1. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion. (2959)

Submission. Die im Etatsjahre 1885/86 erforderlichen Metalle, als Antimon, Blei, Eisen-, Kupfer-, Messing-, Zink- und Weiss-Bleche und Drahte, Walzeisen, schmiedebarer und Lehm-Eisenguss, Stangenkupfer, Zink, Zinn, Kupferrohre und eiserne Siederohre sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbureau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franko Einsendung von 50 *ℌ* bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Metalle Gruppe III"
bis zum Termine am
Mittwoch, den 17. Dezember 1884 Vormittags 11 Uhr,
verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 1. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahndirektion. (2960)

VIII. Verkauf von Altmaterialien.

Submission von alten Werkstatts-Materialien. Die in den diesseitigen Hauptwerkstätten angesammelten alten Werkstatts-Materialien als Eisen, Stahl, Kupfer, Schienenenden, Weichenzungen, Roth- und Weissguss, Messing, Zink, Leinen-, Plüsch- etc. Abfälle, Glasbruch, Gummi, Quecksilber, Kisten und Fässer, Schleifsteine, Glasglocken, sowie eine Partie Stahlrohre und Leinölfirniss-Rückstände sollen in öffentlicher Submission verkauft werden.

Bestandsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbureau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franko Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von alten Werkstatts-Materialien" bis zum Termine am Montag, den 15. Dezember 1884, Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 29. November 1884. (2961)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

IX. Be- und Entladefristen.

Von Donnerstag, den 4. Dezember cr. ab wird vorübergehend im diesseitigen Verwaltungsbezirk für alle in offenen Güter- und in Kalkwagen verladenen (Wagenladungs-) Güter die Ent- und Beladefrist für die innerhalb eines Umkreises von 5 km von der Station wohnenden Interessenten von 8 auf 6 Tagesstunden (mit Anrechnung der Mittagszeit) weiter herabgesetzt.

Breslau, den 2. Dezember 1884. (2962)
Königliche Direction
der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Die laut unserer Bekanntmachung vom 17. November cr. auf 8 Tagesstunden normirten Be- und Entladefristen für offene Wagen werden vom 4. Dezember cr. ab für die innerhalb eines Umkreises von 5 km von der betreffenden Station entfernt wohnenden Interessenten infolge des sich steigernden Wagenmangels bis auf Weiteres auf 6 Tagesstunden eingeschränkt.

Berlin, den 2. Dezember 1884. (2963 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 23.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — D[ruck] von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 97. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. December 1884.

Ausdehnung der Kranken- und Unfallversicherung auf Transportgewerbe.

Nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juni 1883, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, besteht ein Krankenversicherungs-Zwang nur für solche Personen, welche gegen Gehalt oder Lohn in Bergwerken, Salinen, Aufbereitungsanstalten, Brüchen und Gruben, in Fabriken und Hüttenwerken, auf Werften und bei Bauten, im Handwerk und in sonstigen stehenden Gewerbebetrieben, sowie in Betrieben, in denen Dampfkessel oder durch elementare Kraft bewegte Triebwerke zur Verwendung kommen, beschäftigt sind. Auch nach dem Unfallversicherungs-Gesetz vom 6. Juli 1884 müssen im Allgemeinen nur die soeben aufgeführten Personen gegen die Folgen der beim Betriebe sich ereignenden Unfälle versichert werden.

Auch gewährt das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 den im Eisenbahndienst beschäftigten Personen einen Anspruch aus Betriebsunfällen nur unter der Voraussetzung, dass diese Unfälle im eigentlichen Eisenbahn b e t r i e b e eingetreten sind, während ein solcher nicht auf sonstige Betriebs- und bei Ausführung von Bauarbeiten erlittene Unfälle sich erstreckt.

Entsprechend den bei den Verhandlungen des Reichstages über das Unfallversicherungs-Gesetz wiederholt geäusserten Wünschen auf Ausdehnung des Kreises der versicherungspflichtigen Personen wurde vom Reichskanzler im Auftrage Se. Majestät des Kaisers dem Bundesrath der Entwurf eines Gesetzes über die Ausdehnung der Kranken- und Unfallversicherung auf Transportgewerbe und andere Betriebszweige zur Beschlussnahme vorgelegt. Die wichtigsten Bestimmungen desselben in der Form, wie er seitens der Bundesraths-Ausschüsse dem Bundesrath zur Annahme unterbreitet worden ist und von demselben am 6. d. Mts. angenommen wurde, lauten nach Angabe der „Nat.-Z.“:

„§ 1. Das Unfallversicherungs-Gesetz vom 6. Juli 1884 findet mit den aus nachstehenden Bestimmungen sich ergebenden Abänderungen Anwendung auf: 1. den gesammten Betrieb der Post-, Telegraphen- und Eisenbahnverwaltungen, sowie sämmtliche Betriebe der Marine- und Heeresverwaltungen, und zwar einschliesslich der Bauten, welche von diesen Verwaltungen für eigene Rechnung ausgeführt werden; 2. den Baggereibetrieb; 3. den gewerbsmässigen Fuhrwerks-, Binnenschifffahrts-, Flösserei-, Prahm- und Fährbetrieb, sowie den Gewerbebetrieb des Schiffsziehens (Treidelei); 4. den gewerbsmässigen Speditions-, Speicher- und Kellereibetrieb; 5. den Gewerbebetrieb der Güterpacker, Güterlader, Schaffer, Bracker, Wäger, Messer, Schauer und Stauer.

§ 2. Für die Post-, Telegraphen-, Marine- und Heeresverwaltungen, sowie für die vom Reich oder von einem Bundesstaate für Reichs- oder Staatsrechnung verwalteten Eisenbahn- und Binnenschifffahrts-Betriebe tritt an die Stelle der Berufsgenossenschaft das Reich oder der Staat, für dessen Rechnung die Verwaltung geführt wird. Die Befugnisse und Obliegenheiten der Genossenschaftsversammlung und des Vorstandes der Genossenschaft werden durch Ausführungsbehörden wahrgenommen, welche für die Heeresverwaltungen von der obersten Militär-Verwaltungsbehörde des Kontingents, im Uebrigen für die Reichsverwaltungen vom Reichskanzler, für die Landesverwaltungen von der Landes-Centralbehörde zu bezeichnen sind. Dem Reichs-Versicherungsamt ist mitzutheilen, welche Behörden als Ausführungsbehörden bezeichnet worden sind.

§ 10. Vorschriften der Ausführungsbehörden über das in den Betrieben von den Versicherten zur Verhütung von Unfällen zu beobachtende Verhalten sind, sofern sie Strafbestimmungen enthalten sollen, vor dem Erlass mindestens drei Vertretern der Arbeiter zur Berathung und gutachtlichen Aeusserung vorzulegen. Die Berathung findet unter Leitung eines Beauftragten der Ausführungsbehörde statt. Die auf Grund solcher Vorschriften verhängten Geldstrafen fliessen in die Krankenkasse, welcher der zu ihrer Zahlung Verpflichtete zur Zeit der Zuwiderhandlung angehört.

§ 16. Auf alle im § 1 bezeichneten Betriebe findet das Gesetz über die Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. Juni 1883 in gleicher Weise wie auf die im § 1 desselben bezeichneten Betriebe Anwendung. Soweit hierdurch die gesetzliche Verpflichtung zur Krankenversicherung auf Personen ausgedehnt wird, welche in einem Transportbetriebe beschäftigt sind, tritt § 2 Ziffer 3 des Krankenversicherungs-Gesetzes ausser Kraft.

§ 17. Mit den aus diesem Gesetz sich ergebenden Abänderungen treten die Bestimmungen der Abschnitte II, III, IV, V und VIII des Unfallversicherungs-Gesetzes, die auf diese Abschnitte bezüglichen Strafbestimmungen und diejenigen Vorschriften, welche zur Durchführung der in diesen Abschnitten getroffenen Anordnungen dienen, in Betreff der im § 1 bezeichneten Betriebe mit dem Tage der Verkündigung dieses Gesetzes in Kraft.

Im Uebrigen wird der Zeitpunkt, mit welchem dieses Gesetz in Kraft tritt, mit Zustimmung des Bundesraths durch Kaiserliche Verordnung bestimmt."

Die Versicherung gegen die Folgen der bei dem Betriebe sich ereignenden Unfälle soll, wie ersichtlich, nach § 2 für die Arbeiter und Betriebsbeamten der Reichseisenbahnen durch das Reich, für die Arbeiter und Betriebsbeamten der Staatseisenbahnen durch diejenigen Bundesstaaten erfolgen, für deren Rechnung die Verwaltung geführt wird.

Erkrankungsstatistik pro 1883.

Den soeben von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen „Statistischen Nachrichten über die Erkrankungsverhältnisse der Beamten von 26 Vereinsverwaltungen im Jahre 1883"[1] (21 Deutsche, 3 Oesterreichische und 2 Niederländische) entnehmen wir die nachstehenden Notizen von allgemeinem Interesse.

Es waren zu Beginn des Jahres 1883 im Dienst 80 859 Personen, auf welche 39 534 Erkrankungen (48,89 pCt.) entfallen. Von letzteren kommen auf das

Zugförderungs-Personal	8 431 oder	21,32 pCt.
Zugbegleitungs-Personal	7 839 „	19,82 „
Bahnbewachungs-Personal	7 464 „	18,88 „
Stations- und Expeditionspersonal	14 003 „	35,44 „
sonstige pensionsberechtigte Personal	1 797 „	4,54 „

Die specifische Erkrankungsfrequenz war folgende:

Auf je 100 im Dienst gewesenen Beamten kommen Erkrankungen:

Benennung der Bahnverwaltungen		Zugförderungs- (Personal)	Zugbegleitungs- (Personal)	Bahnbewachungs- (Personal)	Stations- und Expeditions- (Personal)	sonstiges pensionsberechtigtes (Personal)	Gesammt- (Personal)
Bayerische Staats-E.	1883	87	77	42	44	17	54
	1882	79	72	41	45	23	54
K. E.-D. zu Berlin	1883	76	58	38	51	30	48
	1882	72	51	35	47	24	44
Berlin-Dresdener E.*)	1883	154	47	47	49	35	62
	1882	—	—	—	—	—	—
K. E.-D. zu Bromberg	1883	70	68	38	44	—	49
	1882	71	61	35	55	—	51
K. E.-D. zu Elberfeld	1883	94	82	61	58	42	64
	1882	97	84	59	57	44	64
Elsass-Lothring. Reichs-E.	1883	105	90	41	49	—	63
	1882	126	93	42	58	—	70
K. E.-D. zu Frankfurt a/M.	1883	103	71	44	47	—	58
	1882	71	56	41	46	—	50
K. E.-D. zu Hannover	1883	93	55	39	49	—	54
	1882	94	63	39	52	—	57
K. E.-D. (linksrh.) zu Köln	1883	96	69	53	58	28	57
	1882	106	82	50	58	24	58
K. E.-D. (rechtsrh.) zu Köln	1883	98	63	40	59	18	57
	1882	88	63	36	55	11	49
Sächsische Staats-E.	1883	39	34	14	16	8	21
	1882	39	31	17	15	7	21
Altona-Kieler E.	1883	29	11	25	26	—	25
	1882	24	20	12	30	—	20
Berlin-Görlitzer E.*)	1883	—	—	—	—	—	—
	1882	42	69	32	44	23	41
Breslau-Warschauer E.	1883	14	63	67	53	24	46
	1882	43	33	63	24	35	36
Crefelder E.	1883	80	87	25	39	—	44
	1882	64	56	4	29	—	29
Dortmund-Gronau-Ensched. E.	1883	8	56	22	23	26	27
	1882	44	55	22	29	14	26
Eutin-Lübecker E.	1883	63	14	33	11	—	27
	1882	88	—	14	32	—	28
Halle-Sorau-Gubener E.*)	1883	149	63	31	36	69	54
	1882	—	—	—	—	—	—
Lübeck-Büchener E.	1883	67	77	24	39	29	40
	1882	67	70	18	38	31	38
Marienburg-Mlawkaer E.	1883	38	100	26	31	14	33
	1882	44	107	20	55	4	41
Nordhausen-Erfurter E.	1883	79	62	34	27	6	34
	1882	56	25	23	36	20	31
Tilsit-Insterburger E.	1883	33	33	17	46	12	26
	1882	17	125	24	36	22	31
Böhmische Nordb.	1883	34	123	106	89	33	71
	1882	72	40	20	18	—	27
Mährisch-Schlesische Centralb.	1883	85	86	—	60	9	49
	1882	21	52	18	26	7	23
Oesterr. Nordwestb.	1883	142	72	48	51	22	54
	1882	138	68	50	50	14	51
Niederländ. Centralb.	1883	17	11	1	12	43	15
	1882	35	6	15	15	27	19
Niederländ. Staatsb.	1883	33	46	11	21	—	21
	1882	7	34	4	16	—	13
überhaupt	1883	82	64	37	45	26	49
	1882	79	62	34	44	22	47

Die vorstehend aufgeführten 39 534 Erkrankungsfälle hatten eine Dauer von 808 602 Tagen, es beträgt also die durchschnittliche Dauer einer Erkrankung 20 Tage.

Auf die verschiedenen Gruppen vertheilen sich diese Resultate wie folgt:

	Zahl der Krankheitstage	Durchschnittl. Dauer einer Erkrankung
Zugförderungs-Personal	140 477	17
Zugbegleitungs-Personal	149 293	19
Bahnbewachungs-Personal	165 981	22
Stations- und Expeditionspersonal	306 884	22
sonstiges pensionsberechtigtes Personal	45 967	26

In Betreff der Krankheitsformen theilen wir aus den Statistischen Nachrichten Folgendes mit:

Von je 100 im Dienst gewesenen Beamten erkrankten an:		Gesammtpersonal
I. Allgemeine und Blutkrankheiten	1883	14,48
	1882	14,21
darunter: Rheumatismus	1883	8,07
	1882	8,39
Typhus	1883	0,12
	1882	0,10
Diphtheritis	1883	0,21
	1882	0,23
II. Krankheiten des Nervensystems	1883	2,23
	1882	2,22
darunter: Geisteskrankheiten	1883	0,04
	1882	0,07
III. a) Krankheiten der Augen	1883	1,13
	1882	1,11
b) Krankheiten der Ohren	1883	0,24
	1882	0,23
IV. Krankheiten der Athmungsorgane	1883	9,37
	1882	8,48
darunter: Lungenschwindsucht	1883	0,37
	1882	0,42
Lungen- und Brustfell-Entzündung	1883	1,04
	1882	0,98
Kehlkopf-Krankheiten	1883	0,50
	1882	0,48
V. Krankheiten der Cirkulationsorgane	1883	0,89
	1882	0,72
darunter: des Herzens	1883	0,30
	1882	0,32
VI. Krankheiten der Verdauungsapparate	1883	11,57
	1882	11,37
darunter: des Magens	1883	5,31
	1882	5,51
der Leber	1883	0,26
	1882	0,25
VII. Krankheiten der Harn- und Geschlechtsorgane	1883	0,52
	1882	0,53
VIII. Krankheiten der äusseren Bedeckungen	1883	3,06
	1882	2,95
IX. Krankheiten der Bewegungsorgane	1883	1,71
	1882	1,06

[1]) Exemplare des Werkes können gegen Erstattung der 1 *M.* betragenden Druckkosten von dem Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3 bezogen werden. D. Red.

*) Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn hat sich in diesem Jahre nicht an der Erkrankungsstatistik betheiligt; dagegen sind die Berlin-Dresdener Eisenbahn und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn hinzugetreten.

X. a) Verletzungen im Dienst	1883 1882	3,36 3,70
b) Verletzungen ausser Dienst	1883 1882	0,29 0,28
Ausserdem:		
Simulation	1883 1882	0,01 0,01
Selbstmord	1883 1882	0,04 0,02

Schliesslich theilen wir noch mit, dass von dem Personal der an der Erkrankungsstatistik sich betheiligenden Verwaltungen 878 Personen oder 1,09 pCt. des Gesammtpersonals starben. Es kommen hierbei auf das

Zugförderungs-Personal	66	oder	0,64	pCt. dieser Kategorie
Zugbegleitungs-Personal	145	„	1,18	„ „ „
Bahnbewachungs - Personal	216	„	1,07	„ „ „
Stations- und Expeditionspersonal	379	„	1,21	„ „ „
sonstige pensionsberechtigte Personal	72	„	1,06	„ „ „

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins sind die neuen Kilometerzeiger No. 94 (Holländische Eisenbahn) und No. 103 m (Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn), sowie je der I. Nachtrag zu den Kilometerzeigern No. 86 (Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn) und No. 103 (Oesterreichische Lokal-Eisenbahngesellschaft), der II. Nachtrag zu No. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen), je der III. Nachtrag zu No. 37 (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) und zu No. 78 (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft), der IV. Nachtrag zu No. 6 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin), je der V. Nachtrag zu No. 21 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) und zu No. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), der VI. Nachtrag zu No. 26 (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln) und der VI. Nachtrag zur ganzen Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern herausgegeben worden. Durch die neuen betreffenden Kilometerzeiger werden der im Mai cr. ausgegebene Kilometerzeiger No. 94 und der im August cr. ausgegebene Kilometerzeiger No. 103 m aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen. Die im VI. Nachtrage zu dem Kilometerzeiger No. 26 ausgeworfenen Kilometerzahlen sind vom 15. d. Mts. ab statt der in dem Hauptkilometerzeiger angegebenen Entfernungen massgebend.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichniss. Die neuen Güterwagenpark - Verzeichnisse No. 81 (Raab - Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn), No. 99 (Nordbrabant - Deutsche Eisenbahn) und 103 m (Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn), sowie der 1. Nachtrag zu dem Güterwagenpark - Verzeichniss No. 3 (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahn), der V. Nachtrag zu No. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahn) und der V. Nachtrag zu der Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen sind von der geschäftsführenden Direktion vertheilt worden.

Durch das neue Güterwagenpark-Verzeichniss No. 103 m wird das im August cr. ausgegebene Verzeichniss No. 103 m aufgehoben und es ist dasselbe einzuziehen.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6617 vom 2. d. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages, betreffend die kombinirbaren Rundreisebillete, an die Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 6659 vom 2. d. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen. Begleitschreiben zu No. 6 der Veränderungs - Nachweisung zur Vereins-Kartenliste (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 6676 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 6677 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 6756 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Begleitschreiben zu einem Nachtrage zu der Zusammenstellung der Anträge auf Abänderung etc. der Ausführungs-Vorschriften zu den Bestimmungen über kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsstörungen durch Schneefall.

Die starken Schneefälle, welche, verbunden mit Sturm, in den ersten Tagen dieses Monats im Osten des Preussischen Staates eingetreten sind, haben auf den Eisenbahnen in diesen Landestheilen erhebliche Betriebsstörungen verursacht.

So wird gemeldet, dass aus dieser Veranlassung am 1. und 2. d. M. auf den Strecken Schneidemühl-Dirschau, Greifenberg-Colberg, Ruhnow-Konitz, Stolp-Danzig, Danzig-Neufahrwasser, Thorn-Marienburg, Güldenboden-Mohrungen, Allenstein-Ortelsburg, Posen-Thorn, Altdamm-Colberg der Eisenbahnbetrieb Unterbrechungen erlitten hat. Leider sind die Störungen nicht überall ohne Unfälle abgelaufen, letztere scheinen indess nicht schwerer Natur zu sein.

Unfälle auf den Preussischen Staatsbahnen.

Die in der letzten Zeit (im November) auf Preussischen Eisenbahnen vorgekommenen, von beklagenswerthen Folgen begleitet gewesenen Unfälle sind, wie dies die Untersuchung ergeben hat, durch strafbare Leichtfertigkeit und unverantwortliche Nachlässigkeit untergeordneter Organe in Handhabung bestehender Vorschriften herbeigeführt worden. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher, wie die offiz. Z. berichten, um das Bewusstsein der schweren Verantwortlichkeit zu schärfen und das Pflichtgefühl der mit Wahrnehmung des Sicherheitsdienstes betrauten Beamten zu steigern, Veranlassung genommen (Erlass v. 21. v. M.), mit besonderem Nachdruck auf die Strafbarkeit pflichtwidrigen Verhaltens hinzuweisen und den Eisenbahnbehörden aufzugeben, mit voller Strenge gegen die Schuldigen einzuschreiten. Gleichzeitig sind von ihm die geeigneten Anordnungen getroffen, um die genaueste Handhabung der für die Sicherheit des Betriebsdienstes bestehenden Vorschriften streng zu überwachen und nach Möglichkeit sicher zu stellen. Auf diese Weise soll eine grössere Bürgschaft dafür erzielt werden, dass die Beamten alle Vorschriften, welche sie zu beachten haben, richtig verstehen, den Zweck derselben kennen und mit ihrer Handhabung genau vertraut sind, ungeeignete Beamte aber alsbald durch bessere ersetzt werden.

Ministerialerlass, betreffend Sicherheit des Betriebsdienstes.

Das „Eisenbahn-Verordnungsblatt" No. 30 veröffentlicht folgenden Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, betr. Beachtung der für die Sicherheit des Betriebsdienstes erlassenen Vorschriften, an die Königlichen Eisenbahndirektionen.

Berlin, den 22. November 1884.

In Verfolg meines Erlasses vom 21. d. M., betreffend die Sicherstellung genauer Beachtung der für die Sicherheit des Betriebsdienstes erlassenen Vorschriften Seitens der mit deren Handhabung betrauten Beamten bestimme ich, dass zur möglichsten Erreichung dieser Sicherstellung im Bereiche jedes Betriebsamtes von dem Mitgliede, welchem die specielle technische Leitung des Betriebes obliegt, unerwartet eingehende Revisionen auf den Stationen, insbesondere auf denjenigen, auf welchen wegen starker Zugfrequenz oder ungünstiger örtlicher Verhältnisse die Gefahr eines Zusammenstosses von Zügen besonders nahe liegt, häufiger als dies bisher geschehen zu sein scheint, vorgenommen werden. Die Betriebsinspektoren werden hierbei ihr Augenmerk vorzugsweise darauf zu richten haben, dass die Beamten alle Vorschriften, deren Beachtung ihnen obliegt, richtig verstehen, deren Zweck kennen und mit der Handhabung derselben vertraut sind. Beamte, welche in dieser Beziehung Mängel zeigen, sind entsprechend zu belehren oder, wenn ihnen die nöthige Umsicht und Gewandtheit mangelt, unter allen Umständen aus dem Dienst zu entfernen bezw. in andere ihrer Leistungsfähigkeit mehr entsprechende Dienstzweige überzuführen.

Das mit der Leitung des Betriebes beauftragte Mitglied des Betriebsamtes hat über die vorgenommenen Revisionen ein Tagebuch zu führen, welches von dem betreffenden Betriebsamt periodisch an die vorgesetzte Direktion einzureichen und von letzterer in Bezug auf die darin niedergelegten Beobachtungen und die Zulänglichkeit der vorgenommenen Revision zu prüfen ist.

Um übrigens den Umfang der auszuübenden Kontrole nach Möglichkeit zu erweitern, werden auch die mit der baulichen Unterhaltung der Strecken beauftragten Bauinspektoren und die etwa sonst zur Aushülfe herangezogenen technisehen Beamten dabei zu betheiligen und zu diesem Behufe mit den für die einzelnen Stationen gegebenen speciellen Anweisungen betreffs der Blockirung und Deblockirung der Signale, der Bedienung der Centralapparate, der rechtzeitigen Räumung der Einfahrtsgleise etc. bekannt zu machen sein. Der für die genügende Kontrole verantwortliche Beamte bleibt jedoch das technische Mitglied des Betriebsamtes, welches daher in erster Linie persönlich die Betriebseinrichtungen und deren Handhabung an Ort und Stelle zu überwachen und die Mittheilungen der übrigen technischen Beamten, sowie der Betriebskontroleure nur als Unterlage für das eigene weitere Vorgehen entgegenzunehmen hat.

Ich behalte mir vor, die Tagebücher, deren specielle Einrichtung ich der Königlichen Eisenbahndirektion überlasse, zeit-

weise zur Einsicht einzufordern, sowie Kommissare von hier zu entsenden, welche mit oder ohne Zuziehung der den Betrieb leitenden Beamten die genaue Befolgung der erlassenen Vorschriften unerwartet zu kontroliren haben werden.

Berechnung des Reineinkommens der verstaatlichten Bahnen zum Zwecke der Kommunalbesteuerung.

Der Preussische Herr Minister des Innern hat durch Erlass vom 28. September d. J. angeordnet, dass bei der Berechnung des Reineinkommens der verstaatlichten Eisenbahnen zum Zwecke der Kommunalbesteuerung die von dem Staate an die Aktionäre zu zahlenden Renten von dem abgabepflichtigen Reineinkommen nicht in Abzug, dass dagegen die vor der Verstaatlichung zu zahlen gewesene Eisenbahnabgabe, wie auch die bisher dem Staate gebührenden Präcipuen bezw. Superdividenden von dem abgabepflichtigen Reineinkommen fernerweit in Abzug zu bringen sind. Es ergiebt sich dies aus der Vorschrift in dem § 10 Abs. 1 und 2 des Gesetzes vom 28. März 1882 (G.-S. S. 21) und in dem § 10 Abs. 1 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (G.-S. S. 129), gemäss welcher bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen die bisherigen Bestimmungen wegen Heranziehung der Eisenbahnen zu den Kommunalabgaben auf die verstaatlichten Bahnen auch nach dem Uebergange derselben in die Verwaltung oder in das Eigenthum des Staate in gleicher Weise wie bis zu diesem Zeitpunkte Anwendung finden sollen. Die Vorschrift in § 10 Abs. 3 des gedachten Gesetzes vom 28. März 1882 und im § 10 Abs. 2 des gedachten Gesetzes vom 17. Mai 1884, wonach bei der Kommunalbesteuerung der verstaatlichten Bahnen unter den dort näher angegebenen Voraussetzungen der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens nach dem Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen 3 Steuerjahre zu Grunde zu legen ist, hat hieran Nichts geändert.

Preussische Staatsbahnen: Anstellungsfähigkeit.

Aus einem Einzelfall, in welchem für einen nicht anstellungsberechtigten Telegraphisten die Verleihung der Anstellungsfähigkeit für den Eisenbahn-Stationsdienst zu dem Zwecke nachgesucht worden ist, um den Betreffenden vor den übrigen Anwärtern in die nächste frei werdende Etatsstelle des Stationsdienstes einrücken zu lassen, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Veranlassung genommen, mittelst Reskripts vom 1. d. M. darauf hinzuweisen, dass aus der Verleihung der Anstellungsfähigkeit für einen bestimmten Dienstzweig die Berechtigung zum alsbaldigen Einrücken in eine den Militäranwärtern vorbehaltene Stelle dieses Dienstzweiges nicht herzuleiten ist. Die mit der Anstellungsfähigkeit für einen bestimmten D i e n s t z w e i g ausgestatteten Anwärter dürfen — ebenso wiedie in Ermangelung von anstellungsberechtigten Anwärtern angenommenen Nichtanstellungsberechtigten — in die den M i l i t ä r a n w ä r t e r n vorbehaltenen Etatsstellen nur unter der Voraussetzung einrücken, dass geeignete Stellenanwärter aus dem Militär nicht vorhanden sind. „Die v o r z u g s w e i s e Anstellung Nichtversorgungsberechtigter in einer den Militäranwärtern vorbehaltenen Etatstelle ist dagegen nur insofern statthaft, als ausnahmsweise die Anstellungsfähigkeit für eine bestimmte Stelle Allerhöchsten Orts verliehen worden ist. Es wird deshalb in allen Fällen, in denen ungeachtet der Bewerbung von Versorgungsberechtigten für die den Letzteren vorbehaltenen Stellen die Einstellung Nichtanstellungsberechtigter im dienstlichen Interesse angezeigt erscheint, der Prüfung bedürfen, ob es sich mehr empfiehlt, für die Betreffenden die Verleihung der Anstellungsfähigkeit für den fraglichen Dienstzweig oder für die bestimmte Stelle in Antrag zu bringen. Selbstverständlich ist in dem einen wie in dem andern Falle das in Betracht kommende besondere dienstliche Interesse eingehend zu begründen.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Ernannt sind unter Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst: der Ober-Maschinenmeister K a h l in Berlin zum Eisenbahn-Direktionsmitgliede unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Direktion der Berlin - Hamburger Eisenbahn in Berlin, der Baumeister E c k o l t in Hamburg, der Betriebsinspektor K r a u s e in Berlin und die Baumeister K ü h n e r t in Wittenberge und R i t t e r in Lüneburg zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren, die Maschinenmeister B r a n d t in Hamburg und R e i m a n n in Wittenberge zu Eisenbahn-Maschineninspektoren und der Telegrapheninspektor S e e l i g e r in Berlin zum Eisenbahn-Telegrapheninspektor. Der Bauinspektor F i s c h e r in Bremen ist bei Uebernahme in den Preussischen Staatseisenbahndienst unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover - Rheine) in Hannover zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt. Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor R i c h t e r in Dirschau ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst bewilligt worden.

Die Beförderung von Gepäckstücken und Gütern etc. als Expressgut.

Seit dem 1. d. Mts. wird auf den Königlich Preussischen Bahnen die Beförderung von Gepäckstücken aller Art etc. auf Gepäckschein ohne Billetlösung auch mit den Kurier- und Schnellzügen ausgeführt, eine für das Publikum sehr willkommene Verkehrserleichterung.

Die betreffende Verfügung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 23. November cr. lautet:

Vom 1. Dezember d. J. werden im Lokalverkehr, sowie im Verkehr mit den übrigen Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen für diejenigen Relationen, für welche eine direkte Gepäckabfertigung besteht. Gepäckstücke aller Art, sowie Güter, Hunde und sonstige kleine Thiere in Käfigen, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, in den gewöhnlichen Personenzügen sowohl, als auch in den Kurier- und den Schnellzügen auch ohne Lösung von Fahrbillets zur tarifmässigen Gepäckfracht auf Gepäckschein befördert.

Sendungen unter 20 kg werden für 20 kg, das darüber hinausgehende Gewicht wird mit 10 kg steigend so berechnet, dass je angefangene 10 kg für voll gelten. Der Minimalsatz beträgt 1 ℳ für jede Gepäckschein-Sendung. In Betreff der Behandlung derartiger Sendungen wird Folgendes bestimmt:

1. Die Auflieferung muss innerhalb der reglementsmässigen Auflieferungszeit für Gepäck erfolgen. Die Abfertigung hat jedoch, sofern es nach Lage der Dienstgeschäfte angängig ist, auch noch nach dieser Zeit stattzufinden.
2. Der Gepäckschein ist der Regel nach dem Versender zu behändigen. Die Auslieferung der Sendung findet in diesem Falle gegen Rückgabe des Gepäckscheines statt.
3. Auf Verlangen des Versenders kann indessen der Gepäckschein der Sendung beigegeben werden, wenn diese mit der vollständigen Adresse des Empfängers versehen ist. Letztere ist auf dem Gepäckschein, der in diesem Falle ungetrennt an dem Packmeistertalon verbleibt, durch Querschrift mit einem Buntstift unter gleichzeitiger Hinzufügung des Wortes „Expressgut“ zu übertragen. Für Expressgutsendungen dieser Art gelten folgende besondere Bestimmungen:

   Dieselben sind auf der Bestimmungsstation dem zur Abnahme sich meldenden Adressaten oder dessen Beauftragten, insofern Bedenken gegen die Empfangsberechtigung nicht obwalten, ohne zuvorige Avisirung auszuhändigen. Zur Legitimation genügt ein das Eintreffen der Sendung avisirendes Schreiben oder Telegramm des Absenders.

   Meldet sich der Empfänger innerhalb einer Stunde nach Eintreffen des Zuges nicht zur Empfangnahme, so erfolgt die alsbaldige Avisirung und zwar nach der für die Avisirung von Eilgutsendungen vorgeschriebenen Weise.

   Eine bahnseitige Zustellung findet — abgesehen von den auf den Berliner Bahnhöfen eingehenden Sendungen, welche Mangels gegentheiliger Ordre („Bahnhof restante“ oder „zur Selbstabholung“) durch die Berliner Packetfahrtgesellschaft zugestellt werden — nicht statt.
4. Im übrigen gelten die allgemeinen, für die Gepäckbeförderung bestehenden Vorschriften. Insbesondere werden nur frankirte Expressgutsendungen angenommen. Bei Annahmeverweigerung und sonstigen Ablieferungshindernissen ist gemäss § 61 des Betriebsreglements zu verfahren.

Die Abfertigung des Expressgutverkehrs in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen gehört zum Dienstbereich der Gepäckexpeditionen.

Für die Berliner Gepäckexpeditionen wird in Betreff der Zustellung durch die Packetfahrtgesellschaft noch specielle Anweisung ergehen.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn: Konzession.

Das „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ No. 30 vom 4. d. M. und der „Reichsanzeiger“ vom 6. d. M. publiziren die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Königsberg nach Cranz durch die Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft. Letztere hat ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in Königsberg i/Pr. Das Anlagekapital ist auf 1 442 000 ℳ festgesetzt. Auf den Inhaber lautend, dürfen die Aktien erst nach der Betriebseröffnung der Bahn ausgegeben werden, und zwar erst nach Vorlage der Rechnungsabschlüsse der zwei ersten Betriebsjahre bei der staatlichen Aufsichtsbehörde. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, einen Theil in Stamm-Prioritätsaktien mit einem Vorzugsrecht vor den Stammaktien hinsichtlich der Vertheilung des jährlichen Reinertrags bis zu 5 pCt. zu emittiren. Bis zum Ablaufe desjenigen Jahres, in welchem die Baufrist abläuft, können den Aktien 5 pCt. Bauzinsen gewährt werden. Die Inbetriebsetzung muss längstens innerhalb zwei Jahren nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister erfolgen.

Die Spurweite der Bahn soll 1,435 m betragen. Von der Herstellung einer Schienenverbindung mit der Ostpreussischen Südbahn in Königsberg, zu welcher die Gesellschaft verpflichtet ist, wird fürerst Abstand genommen.

Für den Fall, dass die Gesellschaft mit der rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn in Verzug kommen sollte, ist dieselbe zur Zahlung einer Konventionalstrafe von 10 pCt. des festgesetzen Baukapitals im

Betrag von 144 200 ℳ verpflichtet, welche bei der Generalstaatskasse zu hinterlegen ist, und kann ausserdem die ertheilte Konzession zurückgenommen werden unter Versteigerung der vorhandenen Bahnanlagen.

Aus der Sitzung des Landes-Eisenbahnraths.

Der Landes-Eisenbahnrath ist am 28. und 29. November zu seiner zweiten diesjährigen Sitzung in Berlin versammelt gewesen und hat wiederum über zahlreiche wichtige, hauptsächlich das Eisenbahn-Tarifwesen betreffende Fragen, berathen, unter denen in einem Referat des „R.-A." die folgenden, als von allgemeinerem Interesse, hervorgehoben werden: Die Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Petroleum aus Russland nach Berlin wurde nicht befürwortet. Der Landes-Eisenbahnrath hielt dafür, dass wenn etwa zur Förderung und Erleichterung der internationalen Verkehrsbeziehungen dem Antrage gleichwohl näher getreten werden sollte, die Ausnahmetarife sich jedenfalls auf raffinirtes Petroleum würden beschränken müssen. Eine Anzahl Westfälischer Industrieller hatte bedeutende Herabsetzungen der Frachten für Eisenerze und Kalksteine beantragt. Schon der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths war der Meinung gewesen, dass einer etwaigen Ermässigung jedenfalls eine eingehende Voruntersuchung der wirthschaftlichen und finanziellen Tragweite vorausgehen müsse. In den Plenarberathungen ergab sich, dass von Vertretern anderer Industriebezirke an eine solche Frachtherabsetzung für einzelne Materialien der Roheisenproduktion die lebhafte Besorgniss einer Schädigung ihrer Interessen geknüpft wurde. Ferner befürchtete man erhebliche Einnahmeausfälle von der Tarifherabsetzung. Der Landes-Eisenbahnrath beschränkte sich daher auch seinerseits darauf, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten um Untersuchung der Folgen der in Frage kommenden Massnahmen zu bitten, nachdem übrigens die Antragsteller auf eine Abstimmung über ihren Antrag vorläufig verzichtet hatten.

Eine längere Ausdehnung nahmen die Verhandlungen über Detarifirung von Spiritus und Sprit, durch Versetzung beider Artikel, oder wenigstens des Spiritus, von der Allgemeinen Wagenladungsklasse nach Specialtarif I, in Anspruch. Die ständige Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen hatte im Sommer d. J. jede Detarifirung beider Artikel abgelehnt, der Ausschuss des Landes-Eisenbahnrathes hat sich für Versetzung des Spiritus allein in Specialtarif I ausgesprochen. Im Plenum wurde auch die Versetzung des Sprit in diese Klasse beantragt, indessen sowohl dieser, als der Antrag des Ausschusses des Landes-Eisenbahnraths mit Stimmenmehrheit abgelehnt, so dass also der Landes-Eisenbahnrath sich der Ansicht der Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen in dieser Frage angeschlossen hat. — Auch eine grössere Anzahl anderer, durch die Tarifkommission vorberathener Gegenstände waren dem Landes-Eisenbahnrath Seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zur gutachtlichen Aeusserung überwiesen. In der bei Weitem grossen Mehrzahl der Fälle trat der Landes-Eisenbahnrath den Anträgen der ständigen Tarifkommission bei.

Zur Statistik des Waarenverkehrs.

Dem Bundesrath war im vorigen Jahre der Entwurf eines revidirten statistischen Waarenverzeichnisses und eines Verzeichnisses der Massengüter, auf welche die Bestimmung im § 11, Absatz 2, Ziffer 3 des Gesetzes vom 20. Juli 1879, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs, Anwendung findet, vorgelegt worden. Inzwischen haben die Ausschüsse für Zoll- und Steuerwesen und für Handel und Verkehr die Vorlage geprüft und beantragen jetzt, den beiden Verzeichnissen in der von ihnen empfohlenen Fassung die Zustimmung zu ertheilen und dieselben vom 1. Januar 1885 ab in Kraft treten zu lassen. Das erste Waarenverzeichniss ist für die Waareneinfuhr, das andere für die Waarenausfuhr und Waarendurchfuhr bestimmt.

Wrist-Hohenwestedt.

Wir haben in No. 95 bereits mitgetheilt, dass der Direktion der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorabeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Hohenwestedt nach Wrist ertheilt worden ist. In dieser Angelegenheit wird nunmehr vom Kellinghusener „Störboten" Folgendes veröffentlicht: „Was das Projekt zur Erbauung einer Eisenbahn von Wrist nach Hohenwestedt betrifft, so scheint hier begründete Aussicht auf dessen Verwirklichung vorhanden zu sein. Die Westholsteinische Eisenbahn ist in Bezug auf den Hauptverkehr Heide-Altona gegen die Marschbahn nicht konkurrenzfähig, indem die Linie Heide-Neumünster-Altona 137, die Linie Heide-Itzehoe-Altona aber nur 118 km lang ist. Durch den Ausbau der Linie Wrist-Hohenwestedt würde die Linie Heide-Hohenwestedt-Altona um 27, also auf 110 km abgekürzt und mithin 18 km kürzer als die Marschbahn werden. In diesem Falle würde die Westholsteinische Eisenbahn bei ihrer billigen Anlage und billigerem Betriebe erheblich niedrigere Tarife als die Marschbahn in Anwendung bringen können und in Folge dessen sich des allergrössten Theils des Verkehrs bemächtigen. Was die 19 km lange Speciallinie Wrist-Hohenwestedt betrifft, so ist deren Bedeutung für Kellinghusen und die nördlich davon liegenden grösseren Dorfschaften Lockstedt, Hennstedt, Poyenberg, Meetzen gewiss nicht zu unterschätzen, namentlich auch deshalb nicht, weil, wenn die Linie Wrist-Hohenwestedt ausgebaut ist, über kurz oder lang auch der Weiterbau der Bahn von Hohenwestedt über Jevenstedt nach Rendsburg ausgeführt werden dürfte. In diesem Falle würde die Linie Rendsburg-Altona um 20 km gekürzt werden.

Bezüglich des bereits von anderer Seite projektirten Baues einer Eisenbahn Itzehoe-Kellinghusen-Segeberg-Lübeck ist man der Ansicht, dass davon nur die Theillinie Itzehoe-Kellinghusen-Wrist sich als rentabel erweisen dürfte, und liegt für eine Bahn durch die unwirthsame Segeberger Haide durchaus kein Bedürfniss vor. Die Altona-Kieler Eisenbahndirektion, d. h. der Preussische Staat, scheint diese sich jedenfalls am besten rentirende Linie Wrist-Kellinghusen-Lockstedter Lager-Itzehoe selbst ausbauen zu wollen. (Siehe No. 95.)

Secundärbahn von Friedeberg zur Oesterreichischen Landesgrenze.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Friedeberg nach der Oesterreichischen Landesgrenze zur Fortsetzung der durch Gesetz vom 15. Mai 1882 zur Ausführung genehmigten Linie Löwenberg-Greiffenberg-Friedeberg beauftragt worden.

Neu eröffnete Haltestellen.

Am 1. d. M. sind im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt die Personen-Haltestellen Deuben und Theissen auch für den Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eröffnung der Linie Bienenmühle - Moldau - Klostergrab.

Wie bereits in voriger Nummer (S. 1242) offiziell mitgetheilt wurde, ist von der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen am 4. d. M. die Neubaustrecke Bienenmühle-Moldau mit direktem Anschluss an die Prag-Duxer Eisenbahn nach Klostergrab provisorisch für den durchgehenden Kohlenverkehr eröffnet worden.

Daraus, dass die Linie, deren Inbetriebstellung trotz aller Unbilden des Winters auf dieser hohen Gebirgslage des Erzgebirgskammes ermöglicht wurde, lediglich für den durchgehenden Kohlenverkehr provisorisch eröffnet wird, lässt sich entnehmen, dass es sich hier um einen Akt freundnachbarlichen Entgegenkommens gegen die Prag-Duxer Bahn handelt, deren fertige Strecke Klostergrab-Mulde aus finanziellen Gründen eröffnet werden musste, während sie ohne Erschliessung der Sächsischen Anschlussbahn keine Bedeutung haben würde. Dem lokalen Kohlen- und dem gesammten übrigen Güterverkehr, sowie dem Personenverkehr kann die Sächsische Linie erst im Frühjahr des nächsten Jahres eröffnet werden.

Die Strecke umfasst auf Oesterreichischer Seite die Stationen Klostergrab, Eichwald und die Grenzstation Moldau und kürzt die Route von Prag nach Leipzig gegenüber der Dux-Bodenbacher Bahn um 76 km ab. Der Zeitpunkt der Aktivirung des Personen- und übrigen Güterverkehrs wird nachträglich bekannt gegeben werden.

Die Strecke Bienenmühle-Moldau bildet mit ihrer Fortsetzung Moldau-Klostergrab das letzte Glied in der seiner Zeit von der vormaligen Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft begonnenen Linie Elsterwerda-Riesa-Nossen-Freiberg-Prag. Der Bau der Strecke wurde im Frühjahr 1883 begonnen und ist jetzt in der Hauptsache vollendet. Die Länge beträgt 13,4 km, die grösste Steigung 1 : 40, der kleinste Kurvenhalbmesser 250 m; sie ist eingleisig, jedoch normalspurig und wurde wegen des zu erwartenden starken Kohlenverkehrs mit Stahlschienen versehen.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn: Eröffnung. Die Niveaukreuzung mit der Altonaer Verbindungsbahn.

In Anschluss an unsere Mittheilung in No. 95 theilt uns Herr Baurath Hostmann nunmehr mit, dass die ministerielle Genehmigung zur Betriebseröffnung auf der Reststrecke der genannten, im übrigen bereits am 8. September in Betrieb gesetzten Bahn bereits einige Tage nach dem Antrage eingegangen und der Betrieb auf der Reststrecke, wie dies mit der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona bereits im Termin am 17. v. Mts. vereinbart war, am 24. v. Mts. eröffnet worden ist. — Wir bedauern sehr, dass diese Nachricht nicht rechtzeitig am 24. v. Mts. uns mitgetheilt worden ist, wir wären dann in der Lage gewesen, in der am 26. v. Mts. erschienenen No. 93 unserer Zeitung, statt eine unrichtige Zeitungsnotiz aufzunehmen, zutreffende Angaben über die fragliche Eröffnung machen zu können. Wir möchten bei dieser Gelegenheit die allgemeine Bitte stellen, über wichtigere Ereignisse im Bau und Betrieb, wie es doch z. B. die Eröffnung neuer Bahnstrecken ist, uns *rechtzeitig* in Kenntniss zu setzen.

Herr Baurath Hostmann theilt uns gleichzeitig mit, dass ebenso wie keine Hinausschiebung des Termins der Betriebseröffnung stattgefunden hat, so auch die Angabe, dass die von ihm zur Ueberbrückung der Bahn bei dem Altonaer Verbindungsbahn-Uebergang hergestellten Ueberbrückungs- resp. Klappschienen nicht gepasst hätten (siehe S. 1225), vollkommen erfunden ist, und dass nicht irgend eine Aenderung der Konstruktion dieser Niveaukreuzung vor deren Inbetriebnahme stattgefunden hat.

Ueber diese in ihrer Art zum ersten Mal in Deutschland zur Ausführung gekommene Niveaukreuzung, welche für den Fachmann viel Interesse haben möchte, entnehmen wir einem von Herrn Hostmann im Hannoverschen Bezirksverein Deutscher Ingenieure am 21. v. Mts. gehaltenen Vortrag über Eisenbahnen von lokaler Bedeutung folgende Mittheilung:

„Die Altona-Kaltenkirchener Bahn überschreitet beim Nebenzollamt I die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, auf der bekanntlich ein äusserst lebhafter Verkehr stattfindet.

Derartige Kreuzungen im Niveau haben immer ihr Bedenkliches und man führt deshalb lieber eine Unter- oder Ueberführung aus. — So wie die Verhältnisse aber hier lagen, würde voraussichtlich an den unerschwinglichen Kosten eines solchen Bauwerkes das ganze Projekt der Altona-Kaltenkirchener Bahn gescheitert sein und es wurde deshalb von den zuständigen Behörden, insbesondere von der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona, in dankenswerthester Weise eine Niveaukreuzung im Prinzip zugestanden.

Die bislang zur Ausführung gelangten Konstruktionen solcher Kreuzungen von Pferdebahnen oder Lokalbahnen mit Hauptbahnen gehen davon aus, dass grundsätzlich keine beweglichen Theile bei der Kreuzung vorhanden sein sollten; da nun aber auch die Hauptbahnen die weitere Bedingung machen, dass ihre Schienen intakt bleiben, so sind bislang nur solche Konstruktionen zur Ausführung gelangt, bei denen auf kurze Entfernungen ein Rad ohne Unterstützung ist. — Haben alle diese Konstruktionen schon das Gefährliche an sich, dass sehr leicht Entgleisungen vorkommen, so ist fast noch mehr bedenklich, dass die Betriebsmittel durch den Stoss, den sie beim jedesmaligen Ueberfahren erhalten, ganz bedeutend leiden.

Die in Altona zur Ausführung gelangte Konstruktion geht nun davon aus, dass eine vollständige Ueberbrückung der 3 Gleise der Hauptbahn stattfinden müsse, was deshalb erforderlich war, weil die 3 Gleise in Kurven liegen und verschiedene Ueberhöhungen haben.

Es sind 3 sog. Klappen hergestellt, die je in der einfachsten Art um eine Achse drehbar sind und die, wenn ein Zug der Lokalbahn über die Hauptbahn fahren soll, übergelegt werden, welche Operation mit allen 3 Klappen von 2 Arbeitern in circa 1 Minute ausgeführt wird. — Die 3 Klappen sind unter einander verriegelt und derart verbunden, dass von einer Klappe aus, mit welcher Vorsignale für die Hauptbahn, automatisch wirkend, verbunden sind, der ganze Apparat dirigirt wird, so dass mit dem Umlegen dieser Klappe die Hauptbahn sofort gesperrt wird und erst, nachdem alle 3 Klappen wieder zurückgelegt sind, die Vorsignale wieder „freie Fahrt" zeigen.

Hat auch diese Konstruktion etwas Schwerfälliges an sich, so bietet sie doch absolute Betriebssicherheit und es werden ferner die Betriebsmittel der Lokalbahn in keiner Weise aussergewöhnlich abgenutzt.

Es ist deshalb freudig zu begrüssen, dass diese Konstruktion hier zur Ausführung gelangt ist, denn wenn sie sich hier, unter diesen verwickelten Verhältnissen, im Betriebe bewährt, so dürfte damit für den Bau von Lokalbahnen eine nicht unwichtige Frage auf besserem Wege gelöst sein, wie es bislang der Fall war.

Gleich hinter der Niveaukreuzung befindet sich der Bahnhof Nebenzollamt, der ganz in einer Kurve von 80 m Radius liegt; auch hieraus geht hervor, mit welchen Schwierigkeiten die Anlage der Bahn, besonders an dieser Stelle, zu bekämpfen hatte."

Im übrigen verweisen wir hinsichtlich der baulichen und Betriebsverhältnisse der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn auf den in No. 65 S. 854 abgedruckten ausführlichen Aufsatz.

Thüringische Bahnen.

Die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt hat den Thüringischen Privatbahnen die Vereinbarungen wegen Güterinstradirung gekündigt. Doch dürfte solches, wie der „Berl. Act." bemerkt, nur geschehen sein, um sofortige Verhandlungen wegen einer neuen Vereinbarung auf allerdings veränderter Grundlage anknüpfen zu können (was inzwischen bereits geschehen ist). Es handelt sich dabei namentlich um Veränderungen nach Eröffnung der Linie Eichicht-Stockheim.

Ostpreussische Südbahn.

Gemäss § 1 Art. 222 und Art. 190a al. 3 des Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884 macht der Verwaltungsrath als Vorstand der Bahn bekannt, dass einzelne Aktionäre (Geh. Kommerzienrath Simon und Genossen) gegen die Gesellschaft beim Landgericht Königsberg Klage erhoben haben, den Beschluss der Generalversammlung vom 29. Oktober 1884 für ungiltig zu erklären, welcher den Antrag des Verwaltungsrathes auf Einsetzung eines Aufsichtsrathes ablehnte, und die Gesellschaft für nicht verpflichtet erachtet hat, einen Aufsichtsrath einzusetzen.

Tilsit-Insterburg.

Die Inhaber der Stamm- und Stammprioritäts-Aktien der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft werden erinnert, die Aktien nebst Dividendenscheinen und Talons bis 30. Juni 1885 gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung in Staatsschuld-Verschreibungen entweder bei der Hauptkasse der Königlichen Eisenbahndirektionen in Bromberg oder bei der Betriebskasse Berlin (Ostbahnhof) einzureichen. Es werden vertragsmässig gewährt für je 2 Stammaktien à 300 ℳ Staatsschuld-Verschreibungen der 4 pCt. konsolidirten Anleihe zum Nennwerth von 150 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884, für je eine Stammprioritäts-Aktie à 600 ℳ Schuldverschreibungen der 4 pCt. konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von je 600 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884.

Erster Jahresbericht über die Verwaltung der Güstrow-Plauer Eisenbahn.

Derselbe umfasst den Zeitraum vom 5. Dezember 1882 bis 31. Dezember 1883.

Der Bau der Güstrow-Plauer Bahn ist auf Grund der Konzessions- und Bestätigungsurkunde vom 12. Juni 1882 im Mai desselben Jahres begonnen und am 5. Dezember 1882 für den Personen-, sowie Güterverkehr eröffnet.

Die Bahn ist Eigenthum einer Aktiengesellschaft unter dem Namen „Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft" mit dem Domizil in Güstrow, und wurde die projektmässige Ausführung von dem Eisenbahn-Bauunternehmer Fr. Lenz zu Stettin bewirkt.

Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 1 450 000 ℳ in 2 900 Stück Aktien zu je 500 ℳ. Ausserdem hat zur Tilgung einer seiner Zeit aufgenommenen Prioritätsschuld im Betrage von 500 000 ℳ die Mecklenburgisch-Schwerinsche Regierung aus Landesmitteln eine Anleihe von 500 000 ℳ nach Ausführung und Inbetriebsetzung der Bahn bewilligt, und zwar unter der Bedingung, dass

1. diese unkündbare Anleihe rückzahlbar wird, wenn wesentliche Novationen bei diesem Unternehmen eintreten sollten;
2. die durch diese Anleihe ersparten Zinsen für die anfängliche Prioritätsanleihe von 500 000 ℳ nach Bestimmung des Grossherzoglichen Ministerii zur Vervollständigung der Bahneinrichtungen und Betriebsmittel zu verwenden sind;
3. eine Verzinsung dieser Anleihe von 4 pCt. pro anno dann eintritt, wenn nach dem Abschlusse jedes Betriebsjahres die Aktionäre eine Dividende von 4 pCt. pro anno erhalten haben, und eine Amortisation für den Fall weiterer Betriebsüberschüsse in der Weise stattfindet, dass die letzteren pro rata auf das Aktienkapital und die Landesanleihe zu vertheilen sind.

In Folge der von der Gesellschaft bei Bewilligung der Landeshilfe übernommenen Verpflichtung zur Erweiterung der Bahneinrichtungen wurde nach desfallsiger Verhandlung mit dem Ministerium des Innern noch (abgesehen von einigen Stationsbauten) eine erhebliche Vermehrung der Betriebsmittel zur Ausführung im Jahre 1883 in Aussicht genommen und von dem Betriebsunternehmer Fr. Lenz auch beschafft. Ebenso wurde auch in Bossow zu gleicher Zeit die im Anschlage nicht vorgesehene, mit dem Klosteramte Dobbertin aber zur Ermöglichung der Holzabfuhr aus dortigen Forsten vereinbarte Weiche hergestellt.

Die Kosten für diese Arbeiten im Betrage von 139 400,25 ℳ werden dem Unternehmer mit 4 pCt. verzinst und vom Jahre 1884 ab in Raten von 10 000 ℳ amortisirt.

Der Betrieb ist auf 10 Jahre bis Ende 1892 gegen eine jährliche Pauschalsumme von 45 500 ℳ an den Eisenbahn-Betriebsunternehmer Fr. Lenz in Stettin verpachtet.

Aus der gesammten Bruttoeinnahme der Bahn bestreitet der Pächter alle Ausgaben, welche der Betrieb der Bahn mit sich bringt, auch die Rücklagen in den Erneuerungs-, Reserve- und Reserve-Baufonds.

Wenn nach Bestreitung aller dieser Unkosten und nach Zahlung des vereinbarten Pachtbetrages noch ein weiterer Ueberschuss verbleibt, so erhält von diesem der Pächter vorweg 20 pCt., der Rest aber wird unter die Aktionäre als weitere Dividende vertheilt.

Zur Herstellung der 44,66 km langen Bahnstrecke von Güstrow nach Plau, welche eingleisig mit einer Kronenbreite von 4,2 m ausgeführt ist, sind im Ganzen rot. 420 000 cbm Boden gefördert worden.

Die Bahn liegt mit 27,35 km (61,2 pCt.) im Auftrag und mit 17,31 km (38,8 pCt.) im Abtrag.

Die Spurweite ist die normale von 1,435 m im Lichten der Schienen; die Länge des Hauptgleises beträgt 44,66 km, die der Nebengleise 3,33 km.

Es liegt die Bahn mit 72,6 pCt. in gerader Linie und 27,4 pCt. in Kurven. Mit Ausnahme einer Eingangskurve in den Bahnhof Krokow ist der kleinste Kurvenradius 400 m. Als Maximalsteigung ist 1 : 100 festgehalten. Es liegen 46,3 pCt. in der Horizontale, 53,7 pCt. in Steigungen und zwar 35,6 pCt. in Steigung von 1 : 100, 7,9 pCt. in Steigung von 1 : 100 excl. bis 1 : 200 incl., 10,2 pCt. in Steigung von weniger als 1 : 200.

Die Güstrow - Plauer Bahn hat eigene Bahnhöfe auf den Stationen Hoppenrade, Krakow, Karow, Plau und daneben Haltestellen zu Kluess und Kl. Grabow errichtet. In Güstrow benutzt die Gesellschaft dagegen auf Grund eines besonderen Vertrages mit der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn den Bahnhof der letzteren mit und schliesst sich auf demselben mit einem besonderen Gleise an den Perron der Friedrich - Franz - Eisenbahn an.

Die Bahn ist mit einer einfachen elektromagnetischen Telegraphenleitung versehen und die Stationen nebst dem Betriebsbüreau sind mit 8 Morseapparaten ausgerüstet. Der elektrische Telegraph dient nur für Betriebszwecke, Privatdepeschen werden nicht darauf befördert.

Die Werkstatt für die laufenden kleinen Reparaturen befindet sich in Plau. Die bebaute Grundfläche dieses Werkstattsgebäudes mit Lokomotivschuppen beträgt 428 qm.

Grössere Reparaturen werden nach dem Uebereinkommen mit der Direktion der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn in deren Werkstätten ausgeführt.

Am Schlusse des Jahres waren 3 Tenderlokomotiven vorhanden. Die Leistungsfähigkeit dieser Maschinen ist so bemessen, dass jede Maschine einen Zug von 18 beladenen Achsen mit einer Geschwindigkeit von 30 km pro Stunde bei der Maximalsteigerung von 1 : 100 befördern kann.

An Wagen waren am Schlusse des Betriebsjahres als Eigenthum der Gesellschaft vorhanden: 5 Personenwagen und zwar: a) 1 Personenwagen II. Klasse mit Salon und Retirade, b) 1 Personenwagen II. und III. Klasse, c) 3 Personenwagen III. Klasse, 1 Gepäckwagen mit Postcoupé, 7 bedeckte Güterwagen ohn e Bremse, 3 bedeckte Güterwagen mit Bremse, 14 offene Güterwagen ohne Bremse, 6 offene Güterwagen mit Bremse, 4 Langholzwagen, zusammen 35 Wagen mit 70 Achsen, 2 Bahnmeisterwagen mit 4 Achsen, 1 Draisine mit 2 Achsen.

Die Personenwagen halten Sitzplätze in der II. Klasse 52, in der III. Klasse 170, zusammen 222.

Die Heizung der Personenwagen geschieht mittelst Briquetts, die Erleuchtung mit Stearinkerzen. Tragfähigkeit des Gepäckwagens 5 000 kg, der Güterwagen 10 000 kg, der Bahnmeisterwagen 2 500 kg.

Zum Auf- und Abladen schwerer Gegenstände dient ein Wagenkrahn von 5 000 kg Tragkraft, welcher in den fahrplanmässigen Zügen mitlaufen und nach Bedarf von den Stationen requirirt werden kann.

Der Betrieb ist an den Eisenbahn-Betriebsunternehmer Fr. Lenz verpachtet. Die Leitung des Betriebes ist unter Oberaufsicht des Vorstandes einem Betriebsinspektor übertragen, welcher, solange er seinen Wohnsitz nicht in Güstrow hat, durch einen Betriebsingenieur vertreten wird. Die Aufsicht über die Betriebsmittel und die telegraphischen Leitungen ist einem Maschineningenieur unterstellt. Dem Kontrolwesen steht ein Verkehrskontroleur vor, der auch zugleich die Geschäfte eines Bureauvorstehers mitbesorgt. Im Betriebsbureau sind beschäftigt: 4 Bureauassistenten, 2 Bureaudiätare. Für den äusseren Dienst fungiren: 1 Stationsvorsteher, 2 Stationsaufseher, 4 Stationswärter, 2 Weichensteller, 2 Bahnmeister, 5 Streckenwärter, 2 Wagenrevisoren, 2 Lokomotivführer, 3 Heizer, 2 Zugführer, 2 Bremser und Schmierer.

Der Stations- und Güterexpeditions - Dienst auf Station Güstrow wird vertragsmässig von der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn mitbesorgt.

Als Bahnhofs- und Güterboden-Arbeiter waren ausserdem 8 vereidigte Stationsarbeiter beschäftigt und in der Werkstatt nebst Lokomotivschuppen 2 Schlosser und 2 Maschinenputzer.

Zur Unterhaltung der Bahnanlagen sind ständig 2 Kolonnen, die im Sommer aus je 1 vereidigten Vorarbeiter, 1 vereidigten Arbeiter und im Uebrigen aus 10—12 Arbeitern bestehen, gehalten, welche vom Dezember bis Ende Winter bis auf je 4 Arbeiter reduzirt werden.

Für die etatsmässig angestellten Beamten wird beabsichtigt, eine Pensions- und Unterstützungskasse auf Grund eines zu erlassenden Reglements zu errichten.

Betriebsstörungen sind nicht vorgekommen.

Am ersten Tage der Betriebseröffnung kursirten nur 2 Züge und zwar Zug III und IV zwischen Plau und Güstrow, während für die übrige Zeit nach dem Winterfahrplan täglich 4 und nach dem Sommerfahrplan täglich 6 Züge zwischen Plau-Güstrow kursirten. Es wurden im Betriebsjahr 1852/83 im Ganzen 2 018 Züge gefahren. Diese Zahl vertheilt sich nach der Art der Züge: Gemischte 1 810, Extrazüge 73, Arbeitszüge 135.

Die Lokomotiven haben in der Zeit vom 5. Dezember 1882 bis ult. Dezember 1883 = 95 599 Lokomotivkm zurückgelegt. In gemischten Zügen wurden 81 348, in Extrazügen 2 585, von leer fahrenden Maschinen 2 505 in Arbeitszügen 2 636, in Vorspann 1 300 Lokomotivkm gefahren, während im Rangir- und Reservedienst nur geleistet wurden 5 225, da von Monat Dezember 1882 bis Mai 1883 die Arbeitszug-Maschinen den Rangir- und Reservedienst besorgten. Die Stunde Rangirdienst ist zu 10 Lokomotivkm gerechnet. Reservedienst ist nicht berechnet.

Von den 95 599 Lokomotivkm sind 85 233 Zug-Nutzkm, während 10 366 Lokomotivkm auf Reserve- und Rangirdienst, sowie auf Arbeits- und leere Züge entfallen.

Die Personenwagen haben im Betriebsjahr 1882/83 zurückgelegt 347 060 Achskm, davon auf fremden Bahnen 1 290, also auf eigener Bahn 345 770 Achskm. Fremde Personenwagen liefen auf der Güstrow-Plauer Eisenbahn 1 222 Achskm. Im Ganzen wurden auf der Güstrow-Plauer Eisenbahn zurückgelegt 346 992 Achskilometer mit 6 501 120 Platzkm. Jeder Güstrow-Plauer Personenwagen hat durchschnittlich zurückgelegt 69 398 Achskm. Die Güstrow-Plauer Gepäckwagen haben zurückgelegt auf eigener Bahn 136 340 Achskm, fremde Gepäckwagen liefen auf der Güstrow-Plauer Bahn 21 240 Achskm, mithin sind auf der Güstrow-Plauer Eisenbahn zurückgelegt 157 580 Achskm. Die Güstrow-Plauer Güterwagen haben zurückgelegt 594 558 Achskm, davon auf fremden Bahnen 341 063 Achskm, also auf der eigenen Bahn 253 495 Achskm, fremde Güterwagen liefen auf der Güstrow-Plauer Bahn 325 506 Achskm, mithin sind auf der Güstrow-Plauer Eisenbahn zurückgelegt 579 001 Achskm.

Im Grossen und Ganzen hat der Verkehr den gehegten Erwartungen entsprochen; doch darf man annehmen, dass der Güterverkehr sich in den nächsten Jahren erheblich steigern wird, da einestheils jetzt nach Eröffnung der Zuckerfabrik in Güstrow der Zuckerrübenbau an der Bahnstrecke sich mehr entwickelt, wodurch der Bahn erhebliche Frachten zugeführt werden und anderntheils der bereits fertige Damm durch den Krakower See eine Landgegend erschliesst, welche bisher gänzlich von denselben abgeschnitten war und der geographischen Lage nach doch auf die Station Krakow hingewiesen ist.

Es sind im Ganzen 63 448 Personen gereist und haben dieselben eine Einnahme von 72 012,62 ℳ ergeben.

Im Gepäckverkehr sind im Ganzen 332,63 t befördert worden, von welchen 80,31 t Uebergewicht über das erlaubte frachtfreie Gewicht des Passagiergepäcks waren. An Hunden sind 259 Stück befördert worden.

Die Einnahmen aus der Gepäck- und Hundebeförderung haben 2 524,55 ℳ ergeben, so dass sich die Gesammteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 72 012,62 ℳ + 2 524,55 Mark = 74 537,17 ℳ beziffert. Hiernach hat jeder Reisende inkl. aller Nebengebühren 1,174 ℳ eingebracht.

Von den hier nachgewiesenen Zahlen entfallen auf den Lokalverkehr: 53 815 Personen mit 55 094,02 ℳ und 207,84 t Gepäck mit 1 576,30 ℳ, auf den direkten Verkehr mit fremden Bahnen: 9 633 Personen mit 16 918,60 ℳ und 124,79 t Gepäck mit 948,25 ℳ.

An Personenkilometern wurden 1 635 520 zurückgelegt, von welchen 1 281 543 auf den Lokalverkehr und 253 977 auf den direkten Verkehr entfallen. Ein Personenkilometer hat daher 4,55 ₰ eingebracht. Von jedem Reisenden wurden durchschnittlich 25,8 Bahnkilometer zurückgelegt.

Im Güter- etc. Verkehr wurden befördert: an Eilgut 169,82 t, an Stückgut 4 388,69 t, an Wagenladungen 24 268,11 t, an frachtfreiem Dienstgut 253,14 t, an Militärgut 8,21 t, an Leichen 3,00 t, an Fahrzeugen und Vieh 376,15 t, in Summa 29 467,12 t. An Postgut wurden befördert 705,10 t, im Ganzen 30 172,22 t. Jede Tonne hat demnach 2,67 ℳ eingebracht.

Von dem Güterverkehr entfallen auf den Lokalverkehr 13 769,34 t mit einer Einnahme von 37 511,12 ℳ, auf den direkten Verkehr 16 402,88 t mit einer Einnahme von 42 954,78 ℳ, somit zusammen 80 465,90 ℳ.

An Tonnenkilometern wurden 964 322 zurückgelegt, von welchen auf den Lokalverkehr 361 427 und auf den direkten Verkehr 602 895 entfallen.

Jede Tonne hat durchschnittlich 31,9 km durchfahren und jeder Tonnenkilometer 8,34 ₰ eingebracht.

Ueber den Stand des Baues des Panama-Kanals und über das Projekt für die Tehuantepec-Schiffseisenbahn.

Vortrag, gehalten von Professor Barkhausen im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hannover.

(Schluss aus No. 95.)

Um die Bahn auf eine bestimmte nicht zu hohe Last berechnen zu können, muss das Gewicht des ganzen Schiffes auf alle Räder des Karrens gleichmässig vertheilt werden, und zwar

werden die Achsen und Räder auf 20 t Last geprüft, der Oberbau mit Schienen von 60 kg Gewicht auf 1 m, stark genug für Radlasten von 60 t, konstruirt. Die thatsächlich stärksten Radlasten werden jedoch die auf anderen Bahnen üblichen im regelmässigen Betriebe nicht überschreiten. Zum Zwecke dieser Lastvertheilung sind auf der Decke des Hebekastens 7 Reihen von Wasserdruckpressen angebracht, von denen die mittlere in ganzer Länge des Kastens den Kiel in Abständen von 2,05 m anzuheben hat.

Die nächsten beiden Reihen sind kürzer und treten unter den Schiffsboden, die darauf folgenden unter den Rand des Bodens und das äusserste kürzeste Reihenpaar unter den Schiffsbauch.

Die mit einander in Verbindung stehenden Pressen können je nach der Grösse des aufzunehmenden Schiffes durch Ventile in mehrere Gruppen zerlegt werden. Legt sich nun der Kasten beim Auspumpen unter das Schiff, so entlasten sich die zuerst belasteten Pressen so lange, bis alle Pressen mit gleichem Drucke am Schiffe anliegen. Eads nimmt an, dass die allmälige Uebernahme der Last des im Wasser schwebenden Schiffes auf diese Weise eine wirklich ganz gleichförmige Vertheilung auf alle Pressen ohne Längsverbiegungen des Schiffes ermöglichen wird, womit dann auch die Nothwendigkeit einer erheblichen Längssteifigkeit des Karrens beseitigt wäre. Es werden dabei jedoch im Schiffe selbst erhebliche Biegungsspannungen entstehen, da das Schiff an den Enden leichter als in der Mitte ist. Diese Abnahme wird aber nicht proportional derjenigen der Anzahl der Pressen in den Querreihen sein, welche von 7 auf 5, 3, 1 springt; jedoch auch wenn diese Proportionalität bestände, so würde durch die unten zu beschreibende Bemessung der Kolbendurchmesser doch eine Lastübertragung von einer Reihe zur andern bedingt sein. Sollen also dennoch alle Pressenreihen dieselbe Last erhalten, so ist dies nur möglich, wenn die Schiffslast in Folge des Widerstandes des Schiffs gegen Biegung und Abscherung zum Theil von der Mitte nach den Enden übertragen wird. Die so zuerst auf die Pressen vertheilte Last soll nun auch gleichmässig auf alle Karrenräder übertragen werden, für welche die äussersten der 6 Schienen 8,77 m Abstand haben. Der Schiffskarren besteht zu dem Zweck aus starken Querträgern in 2,05 m Theilung. Diese Träger müssen alle die gleiche Last erhalten, wenn auch die Lasten der über ihnen liegenden Schiffstheile ungleich sind. Um dies zu erreichen, entsprechen sie, wenn der Karren auf dem Hebeponton steht, genau den Querhäuptern der Pressen. Die Pressenreihen in der Mitte würden aber bei gleichem Kolbendurchmesser aller Pressen das 7fache, die nächst kürzeren das 5fache und die vorletzten das 3fache der nur aus einer Presse bestehenden Querreihen am Ende aufnehmen; die Kolbendurchmesser sind darum von der Mitte nach den Enden hin so wachsend angeordnet, dass die Summe der Kolbenquerschnitte aller Querreihen konstant ist. Wird der Durchmesser der Kolben der mittleren Reihen mit 1 bezeichnet, so ist demnach der Kolbendurchmesser der Reihen mit 5 Pressen $\sqrt{\frac{7}{5}}$ der der Reihen mit 3 Pressen $\sqrt{\frac{7}{3}}$ und der der einzeln stehenden Endpressen $\sqrt{7}$. Der Einheitsdruck für die verbundenen Kolben ist überall derselbe, also müssen alle Reihen unabhängig von der Zahl der Pressen dieselbe Last tragen. Damit diese Lastvertheilung in gleicher Form auch auf die Träger des Karrens übertragen werden kann, ist folgende Anordnung getroffen: Die Presskolben treten nicht gegen die unter ihnen liegenden Karrenquerträger, sondern unter Schraubenspindeln, welche wohl Führung aber kein Gewinde in den Trägern findend, diese vertikal durchdringen. Diese Spindeln tragen am Kopfe mit Indiafaser belegte 0,3 qm grosse Stahlplatten in Kugelgelenken und — bei Beginn der Hebung eines Schiffes dicht unter diesen — starke Muttern. Sobald das Schiff über dem Karren steht, lässt man leichten Druck unter die Presskolben des Hebekastens treten; diese heben die Schraubenspindeln und legen die Kopfplatten an das Schiff. Sind alle Kolben mit den Spindeln so weit angestiegen, wie es die Schiffsform erlaubt, so schliesst man die Zuleitung ab, lässt aber die Pressen in Verbindung und pumpt nun den Kasten aus. Die Spindeln vertheilen die Last des allmälig aufsteigenden Schiffes gleichmässig auf alle Pressenquerreihen unabhängig von der Pressenzahl. Ist der Karren mit dem Schiff über Wasser gestiegen so dreht man sämmtliche Muttern auf die Träger fest nieder, öffnet den Wasserhahn der Pressen und erzielt so auf den Trägern dieselbe Lastvertheilung, wie vorher auf den Pressen. Es erhalten jedoch die Räder eines Querträgers verschiedene Lasten. Da es nun im Allgemeinen wegen schiefer Stellung oder Belastung des Schiffes unmöglich sein wird, beim Anheben den Luftkasten in horizontaler Lage zu erhalten, deshalb also ein Klemmen in den Führungen zu erwarten ist, so hat Eads Wasserdruck-Regulatoren angebracht, welche dies verhindern sollen. Dieselben stimmen im Prinzip mit der im „Centralblatt d. Bauverwalt.“ 1882 Seite 26 entwickelten Idee für senkrechte Hebung von Kanalschiffen überein. An jeder Ecke des Kastens stehen zwei hydraulische Druckcylinder, deren Kolben fest mit dem Kasten verbunden sind, und von denen je einer oben offen und unten mit Druck zu belasten, der andere unten offen und oberhalb des Kolbens mit Druck zu belasten ist. Diese Cylinder sind in der Diagonale des Luftkastens auf dem Boden der Grube so durch Röhren verbunden, dass immer ein unten und ein oben offener mit einander kommuniziren. Sucht sich nun der Luftkasten beim Heben an einem Ende höher zu stellen, als an dem andern, so steigen an den entsprechenden Ecken die Kolben in den oben offenen Cylindern ungehindert an, drücken aber das Wasser über den Kolben des oben geschlossenen zusammen. Dieses strömt nun durch die Leitungsröhren nach den unten geschlossenen Cylindern der andern Seite unter die Kolben, diese mit derselben Kraft anhebend, mit welcher sich der Luftkasten am erst betrachteten Ende zu heben sucht. Während des Hebens an dem einen Ende senkt sich der Kasten am andern, den Druck der Wassersäule der unten geschlossenen Cylinder in die oben geschlossenen des ersten Endes übertragend, und diese Wechselwirkung verhindert ein Schiefstellen des Kastens sowohl in der Längs-, wie auch in der Querrichtung.

Bei richtiger Füllung der 8 Cylinder muss also bei schiefer Belastung die Stellung des Kastens immer wagerecht bleiben. Damit keine Ungenauigkeiten in der gleichartigen Bewegung der beiden gesonderten Diagonalsysteme entstehen, ist an einem Ende des Kastens noch ein Paar doppelter, unter sich verbundener Ausgleichscylinder angebracht. Während die ersten Gruppen nur zwei diagonal gegenüber liegende Ecken zu gleichförmiger Bewegung zwingen, bewirkt die dritte die der zwei Ecken eines Endes und es muss somit vollständig gleichartige Bewegung aller 4 Ecken stattfinden. Der Druck in den Verbindungsröhren der Cylinder ist zugleich ein Erkennungsmittel für die Lastunterschiede an den Pontonecken und für die Art der Lastvertheilung. Durch an diesen Röhren angebrachte Manometer ist es möglich zu erkennen, ob die Stellung des Schiffes auf dem Kasten verbessert werden muss. Der Karren für die grössten Schiffe hat 30 Querträger, deren jeder von 12 Rädern getragen wird und zwar für jedes Rad mittelst zweier Spiralfedern von 12,5 cm Spiel. Die Federn werden von 20 t Last ganz zusammen gepresst, lassen aber unter der gewöhnlichen Last von 8.5 t noch etwa 7 cm Spiel, welches den einzelnen Rädern das Ueberschreiten von kleinen Unebenheiten der Bahn, namentlich auch der Gefällausrundungen gestattet. Die Räder sind alle unabhängig von einander, der Bruch eines Rades kann also die andern nicht in direkte Mitleidenschaft ziehen. Die Fahrgeschwindigkeit ist zu 16 km für die Stunde angenommen. Die Richtungsänderungen werden an 5 Stellen durch Wasserdruck-Drehscheiben vermittelt; welche auch die Gelegenheit zum Ausweichen geben. Die Dreh- oder Pendelscheiben bestehen aus einem rechteckigen Luftkasten, der an 2 Enden nach Kreissegmentform abgeschlossen ist, deren Mittelpunkt mitten in dem Kasten liegt.

Der Kasten befindet sich in einer Grube mit nach demselben Radius gerundeten Rande durch einem Mittelzapfen fest gestellt, und kann in der Grube um die der Richtungsänderung entsprechende Winkelgrösse gedreht werden. Er ist 132 m lang, 21,2 m breit und 3,63 m hoch, aus Eisenblech genietet, hat Einlassklappen und eine starke Entleerungspumpe, wie der im Dock der Endstation. Der Kasten ruht nicht auf dem Mittelzapfen, sondern er schwimmt leer in dem Wasser der Grube und gefüllt setzt er sich auf kreisförmige Stützen auf dem Grubenboden. Auf dem Kastendeckel liegen Schienen, welche denen der Strecke entsprechen. Der Kasten wird vor Ankunft des Karrens mit dem Schiffe mit Wasser gefüllt, so dass er sich mit genauem Anschluss der Schienen auf den Boden setzt, und nun wird der Schiffskarren aufgefahren. Mittelst der Pumpe wird der Kasten nun geleert, bis Mast und Auftrieb sich aufheben. Man dreht ihn nach so erzielter fast vollständiger Aufhebung der Reibung auf den Stützen mittelst zweier kleiner Dampfwinden an den Enden vor die neue Richtung, öffnet die Einlassklappen, damit ein Aufsteigen des Kastens beim Abfahren der Last verhindert wird und lässt die Last abrollen.

Mr. Eeads glaubt, dass das belastete Schiff auf dem Trockenen nicht so grossen Spannungen, wie im unruhigen Wasser ausgesetzt ist. Bei kleineren Dampfschiffen, die sowohl in Amerika wie auch in Deutschland über trockene Scheitelstrecken von Kanälen gefahren werden, ist bis jetzt noch kein Unfall vorgekommen. Auch haben sich Fachleute von Ruf nach eingehender Untersuchung zustimmend über das Projekt geäussert und seine Ausführung befürwortet.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der letzten unter dem Vorsitze des Direktors der Königlichen Sternwarte, Herrn Professor Dr. Förster, abgehaltenen Sitzung des elektrotechnischen Vereins hielt nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten Herr von Hefner-Alteneck einen Vortrag über die neuesten Formen der dynamoelektrischen Maschinen von Siemens & Halske, welcher durch Vorzeigung mehrerer Originalmaschinen unterstützt wurde. Die genannte Maschine ist im Laufe der Zeit vielfach adoptirt worden, so z. B.

von Edison, Weston u. A. Die Siemens & Halske'schen Maschinen haben in letzter Zeit wesentliche Verbesserungen erfahren, welche hauptsächlich die vortheilhafteste und den verschiedenen Verwendungsarten der Maschine angepasste Formgebung für die Elektromagnete, grösstmögliche Solidität, leichteste Auswechselbarkeit der sich abnutzenden Theile und verbesserte Schmiervorrichtung betrifft. Die zuerst ebenfalls von Siemens & Halske angewandte Methode, unter Verwendung der schon früher bekannten Doppelwickelung der Elektromagnetschenkel constante Klemmspannung zu erzielen, durch welche unter Anderem das beliebige Ein- und Ausschalten von Glühlampen in weitgehendem Masse ermöglicht wird, hat ebenfalls die grösste Bedeutung und Verbreitung erlangt, doch dürfte nicht unter allen Umständen eine genaue Selbstregulirung von ihr erwartet werden. Herr Ingenieur Jordan führte letzteren Punkt in der sich an den Vortrag anknüpfenden Diskussion noch näher aus und hob die Gründe hervor, welche die Deutsche Edison-Gesellschaft veranlassten, die Maschinen mit einfacher Nebenschlussschaltung beizubehalten.

Der Herr Vorsitzende machte hierauf einige Mittheilungen über die Ergebnisse der trotz der befriedigenden Leistungen der städtischen Normaluhren fortgesetzten experimentellen Untersuchungen der hiesigen Sternwarte über die bestmögliche elektrische Regulirung derartiger Uhren. Es ist seinem Mitarbeiter bei diesen Untersuchungen, Herrn Dr. Arnold Leman, in neuester Zeit gelungen, weitere wesentliche Fortschritte hierbei zu erreichen, indem die Gefahr, dass durch die Regulirung selbst eine Hemmung der elektrisch regulirten Pendeluhren verursacht wird, nunmehr gründlich beseitigt werden kann. Die Abhülfe besteht darin, dass man die periodische Stromgebung, welche von der regulirenden Kontroluhr ausgeht, überhaupt nur in bestimmten Phasen der Pendeluhr mittelst eines an der letzteren selber periodisch geschlossenen Kontaktes zu Stande kommen lässt.

Strafrecht.

v. O. **Gefährdung eines Eisenbahntransportes. Auch Lokomotiv-Strasseneisenbahnen sind Eisenbahnen im Sinne der §§ 315 u. 316 R.-Str.-G.-B.'s.** — Der Fuhrknecht B. war angeklagt worden: am 20. November 1883 an der Haltestelle Zollbrücken bei Crefeld durch eine und dieselbe Handlung 1. als Fuhrmann eines Fuhrwerks beim Ertönen der Signale sich nicht rechtzeitig von den Gleisen der Strasseneisenbahn Crefeld - Uerdingen entfernt zu haben und dem Bahnwagen nicht vollständig ausgewichen zu sein (§§ 75 u. 78 der Polizeiverordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf vom 22. Mai 1883); 2. fahrlässiger Weise den Transport auf der Strasseneisenbahn Crefeld-Uerdingen dadurch in Gefahr gesetzt zu haben, dass er auf der Fahrbahn Hindernisse bereitete (§ 316 R.-Str.-G.-B.'s). Von der Strafkammer ist Angeklagter nicht des unter 2. bezeichneten Vergehens, wohl aber der Uebertretung der oben angezogenen Polizeiverordnung §§ 75 u. 78 schuldig erkannt und deshalb zu einer Geldstrafe verurtheilt worden. Das Vorgericht sieht von Erörterung der Frage, ob dem Angeklagten an sich eine fahrlässige Gefährdung des unter 1. erwähnten Transportes zur Last falle, ab, weil sich die Crefeld-Uerdinger Strassenbahn nicht als eine Eisenbahn im Sinne der §§ 315 ff. R.-Str.-G.-B.'s darstelle, vielmehr nach der ganzen Art des Betriebes einer Pferdebahn gleichzustellen sei, auf derartige Eisenbahnen aber die Anwendung der §§ 315 ff. des R.-Str.-G.-B.'s unanwendbar erscheine. Die Revision des Staatsanwalts hält hierdurch den § 316 R.-Str.-G.-B.'s verletzt und beantragt Aufhebung des Urtheils, insoweit dasselbe den Angeklagten wegen fahrlässiger Ingefahrsetzung des Transports auf einer Eisenbahn freispreche. Entscheidungsgründe: „Die Revision erscheint begründet. Dem Wesen nach besteht die Motivirung der Strafkammer in Wiedergabe der Ausführungen des früheren Preussischen Obertribunals, welches in der Plenarentscheidung vom 2. Oktober 1875 Pferdeeisenbahnen nicht als Eisenbahnen im Sinne der §§ 315 ff. R.-Str.-G.-B.'s betrachten zu dürfen geglaubt hat. Hieran knüpft das jetzt angefochtene Erkenntniss an, indem es folgende Gründe vorführt: 1. Gleich den Pferdeeisenbahnen waren zur Zeit des Erlasses des § 294 ff. des Preussischen Straf-Gesetzbuches, sowie selbst noch bei Erlass des Str.-G.-B.'s für den Norddeutschen Bund, Bahnen der vorliegenden Art völlig unbekannt. Der Gesetzgeber „konnte deshalb in Prüfung der Frage, ob derartige Einrichtungen dem Schutze der §§ 315 ff. R.-Str.-G.-B.'s zu unterstellen, gar nicht eingehen", und Analogie ist bei Strafgesetzen unstatthaft. — 2. Der Betrieb auf der Strasseneisenbahn in der Gemeinde Uerdingen stimmt mit demjenigen auf Pferdebahnen darin überein, dass kein besonderes Bahnplanum, keine im § 315 des R.-Str.-G.-B.'s „ausdrücklich erwähnte Zeichen", keine Bahnhöfe existiren; weshalb denn auch hier Strafen in der Höhe des § 316 des R. - Str. - G. - B.'s nicht erklärlich erscheinen, weil die gesetzgeberische Voraussetzung fehlt, es werde bei wirklichen Eisenbahnen eine Transportgefährdung selten und wenig naheliegend sein und es müsse für solche besondere Fälle eine erhöhte Aufmerksamkeit verlangt werden, und weil auch die Gefahr nicht so gross, wie bei den wirklichen Eisenbahnen, vielmehr nicht bedeutender als bei Pferdeeisenbahnen ist, insbesondere die hier fast alltäglichen Störungen keine „besonders gefährlichen Folgen" von „unberechenbarer" Tragweite mit sich zu führen pflegen, Fälle, wo „ein Mensch ums Leben gekommen", dem Gerichte noch nicht zur Kenntniss gelangt sind. — Mit diesen Erwägungen wird der rechtliche Begriff einer Eisenbahn in der Bedeutung der §§ 315 ff. R.-Str.-G.-B.'s verkannt. Es kann unerörtert bleiben, ob aus den von der Strafkammer verwertheten Motiven der Entscheidung des früheren Preussischen Obertribunals die prinzipielle Ausscheidung sogen. Pferdeeisenbahnen von dem Anwendungsgebiete der §§ 315 ff. R.-Str.-G.-B.'s sich rechtfertigt. Die Autorität des erwähnten Gerichtshofes kann die Strafkammer schon deshalb nicht anrufen, weil dieses Pferdeeisenbahnen in direkten Gegensatz zu Eisenbahnen setzt, bei welchen der Transport mit Dampfkraft betrieben wird und die sogen. Lokomotivbahnen einfach als solche, ohne jede Beschränkung, durch die §§ 315 ff R.-Str.-G.-B.'s getroffen erachtet. Mit dieser Auffassung befindet sich die Rechtsprechung anderer oberster Deutscher Gerichtshöfe und die Doktrin im Einklang. Ausserdem sind aber die Gründe der Strafkammer speziell für die hier in Rede stehende Strassenbahn, in der Polizeiverordnung vom 22. Mai 1883 wiederholt als „Strasseneisenbahn" bezeichnet, keineswegs zutreffend. Diese Eisenbahn wird, wenigstens auf der in Betracht kommenden Strecke, mit Dampfkraft und Lokomotive betrieben und ist deshalb schon an sich von einer sogen. Pferdeeisenbahn grundsätzlich verschieden. Die Einzelheiten der Einrichtungen und Anlagen beseitigen diese Verschiedenheit nicht; das Wesentliche des Begriffs der Eisenbahn, von welcher die §§ 315 und 316 R.-Str.-G.-B.'s reden, ist jedenfalls bei einem Schienengleise, auf welchem zum Zwecke des gemeinen Verkehrs von Personen oder Gütern Wagen durch elementare Kraft bewegt werden, nicht zu bezweifeln.

Zu 1. Der Rückblick auf die äussere Entstehungsgeschichte der §§ 315 ff. R.-Str-G.-B.'s konnte höchstens nur alsdann Bedeutung gewinnen, wenn es sich um eine Pferdebahn handelte, während hier eine Lokomotiveisenbahn vorliegt, mag auch eine Art des Betriebes einer Lokomotivbahn, wie der auf den Crefelder Lokal- und Strassenbahnen, im Jahre 1851 oder 1870 nicht bekannt gewesen sein. Uebersehen ist auch, dass die Beibehaltung des Wortes „Eisenbahn" ohne jeden Zusatz in dem für ganz Deutschland bestimmten R.-Str.-G.-B. auf die Tendenz hinweist, darunter jede Eisenbahn in dem bisher damit verbundenen Sinne einer Lokomotivbahn zu begreifen. Zur Zeit des Erlasses des Reichsstrafgesetzbuchs waren die Fortschritte und die Entwickelung der Technik ebenso offenkundig, als die nothwendige Rücksichtnahme auf die wechselnden Bedürfnisse des Verkehrs geboten erschien. Wollte der Gesetzgeber die Anwendung der §§ 315 ff. R.-Str.-G.-B.'s bei später eintretenden, bei ihm zweifellos vorausgesehenen Modifikationen irgend welcher Art in der Anlage und in dem Betriebe von Eisenbahnen, insbesondere von sogen. Strassenbahnen, auf denen der Transport durch Dampfkraft bewirkt werden möchte, ausschliessen, so lag dringende Veranlassung vor, diesen Zweck durch entsprechende einengende Fassung, abweichend von dem Wortlaute der älteren Normen, zu sichern. Da aber die Crefeld-Uerdinger Strassenbahn in Wirklichkeit eine Lokomotiv-Eisenbahn ist, sohin die §§ 315 ff. R.-Str.-G.-B.'s direkt einschlagen, kann von einer unstatthaften analogen Ausdehnung dieser Gesetzesbestimmungen keine Rede sein.

Zu 2. Ein „besonderes Bahnplanum" und „Bahnhöfe" sind keine unerlässlichen Bestandtheile einer Eisenbahn (§ 1 B Preuss. Ges. v. 25. Febr. 1881). Ueberdies führt die Polizeiverordnung vom 22. Mai 1883 „Bahnanlagen" und deren „sämmtliche Nebenanlagen" ausser der „Strassenbahn", dem „Bahnkörper", ebenso speciell auf (§§ 1, 24, 39, 74) als die genau vorgeschriebenen „Signale" (§ 12 No. 4; §§ 20, 34, 35, 63, 75), deren § 315 R.-Str.-G.-B.'s und das angefochtene Erkenntniss selbst erwähnt. Nicht einzusehen ist, weshalb der Gesetzgeber nicht besondere Aufmerksamkeit erfordern und im Fall ihrer Unterlassung strenge Bestrafung der Transportgefährdung auf solchen Eisenbahnen habe aussprechen wollen, wo sich der Betrieb auf Strassen und Chausseen bewegt und deshalb Vergehen der im § 316 R.-Str.-G.-B.'s gekennzeichneten Art leichter stattfinden können und deshalb auch häufiger stattfinden.

Wenn die §§ 315 und 316 des R.-Str.-G.-B.'s unter dem Gesichtspunkt „gemeingefährlicher Verbrechen und Vergehen" auftreten, so beruht diese Klassifikation auf Rücksichten der Systematik. Keineswegs ist damit gemeint, dass eine Gefährdung eines Eisenbahntransportes mehr als eine Ingefahrsetzung überhaupt, insbesondere eine sogen. „gemeine Gefahr voraussetze". Begrifflich gleichgültig ist deshalb, ob „unberechenbare Gefahren" in dem anscheinend von der Strafkammer aufgestellten Sinne vorliegen oder gar die von derselben hervorgehobene Wahrscheinlichkeit der Tödtung von Menschen nahe liegt (§ 315 Abs. 2 und § 316 Abs. 1 zweite Alter-

native R.-Str.-G.-B.'s). Die verhältnissmässig hohe Strafandrohung wird durch die Natur der betreffenden, wegen ihrer Gefährlichkeit als eigenartige Delikte behandelten Reate gerechtfertigt. Die Existenz einer solchen Gefahr ist bei jeder Lokomotivbahn, weil bei einer solchen die benutzte, aber, wenn entfesselt, nicht jeden Augenblick vom menschlichen Willen beherrschte Naturkraft die bei sonstiger Kraftentwickelung und durch dieselbe bewirkte Bewegung von Transportmitteln entstehende Gefährdung von Leben, Gesundheit und Eigenthum unverhältnissmässig steigert, thatsächlich und im gesetzlichen Sinne mit dem Augenblicke der Betriebseröffnung gegeben, so dass eine derartige Strassenbahn ihren Charakter als Eisenbahn und eine Gefährdung ihres Transports die Strafbarkeit nach § 316 R.-Str.-G.-B.'s selbst dann nicht verliert, wenn die Höhe und Frequenz der Gefahr im Vergleiche mit anderen Bahnen gleicher Gattung als abgeschwächt bezeichnet werden könnte, sei es bei staatlichen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Sekundärbahnen), sei es bei polizeilich gestatteten Lokal-Strasseneisenbahnen. Aus dem in der mehrberührten Polizeiverordnung vorgeschriebenen Masse der Maximalgeschwindigkeit auf der Crefeld-Uerdinger Strassenbahn lässt sich daher nicht mit der Strafkammer ein Moment herleiten, welches geeignet wäre, der letzteren die Eigenschaft einer Eisenbahn nach §§ 315 ff. R.-Str.-G.-B.'s zu entziehen. — Das angefochtene Urtheil beschränkt daher unstatthaft den Rechtsbegriff der Eisenbahn, indem angebliche kriminal-politische Gründe als für die Auslegung der §§ 315 ff. des R.-Str.-G.-B.'s entscheidend aufgestellt werden, die weder in dem Wortlaute noch in der Tendenz des positiven Gesetzes eine Stütze finden. Im Widerspruch mit der lex lata würde die Konsequenz der landgerichtlichen Anschauung dem Gericht die Aufgabe stellen, nach seinem Ermessen in jedem Einzelfalle zu prüfen, ob der Grad der vorhandenen Gefahr beim Betriebe einer Lokomotivbahn so bedeutend sei, dass dieselbe als Eisenbahn nach den §§ 315 ff. R.-Str.-G.-B.'s betrachtet werden dürfe. Völlig verfehlt ist endlich die am Schlusse der Motive des Urtheils versuchte Hinweisung auf die Ermächtigung des Unternehmers, alle Strecken der hier fraglichen Eisenbahn auch mit Pferden zu befahren und auf die hiernach entstehende Nöthigung, Gefährdungshandlungen in Betreff des Transportes bald den §§ 315 ff. des R.-Str.-G.-B.'s, bald anderen Normen zu unterstellen. Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist nur eine nach § 316 R.-Str.-G.-B.'s zu würdigende Ingefahrsetzung des Transports auf einem Schienengleise, dessen Beförderungsmittel die Dampfkraft war." (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 3. Juli 1884; Braun u. Blum, Annal. Bd. X. S. 322 ff.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Fahrplanbekanntmachungen.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Anhalten der Personenzüge No. 15 u. 16 in der Station Dorosma. Vom 1. Dezember 1884 angefangen werden die Personenzüge No. 15 u. 16 in Dorosma anhalten, um Reisende aufzunehmen oder abzusetzen, und wird in Folge dessen die Fahrordnung dieser Züge in nachstehender Weise abgeändert:

Personenzug No. 15:

Szatymáz	Abf.	11	Uhr	42	M. Nachts
Dorosma	"	11	"	56	" "
Szeged	Ank.	12	"	12	" "

Personenzug No. 16:

Szeged	Abf.	1	Uhr	58	M. Nachts
Dorosma	"	2	"	14	" "
Szatymáz	"	2	"	29	" "

Die Verkehrszeiten der Züge sind nach Budapester Zeit angesetzt.

Budapest, im November 1884. (2964)
Das Direktorium.

II. Verkehrsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Einer Mittheilung der Betriebsdirektion der K. K. pr. Galizischen Carl Ludwigbahn vom 3. d. Mts. zufolge ist der gesammte Verkehr auf der Lokalbahn Jaroslau-Sokal wegen Schneeverwehung vom 1. d. Mts. ab eingestellt worden, was hierdurch unter Bezugnahme auf § 15 alin. 4 des Vereins-Wagenregulativs zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Berlin, den 7. Dezember 1884. (2965)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

III. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Lemberg. Der wegen Schneeverwehung auf der Lokalbahn Dolina-Wygoda eingestellte Güterverkehr wurde am 6. d. Mts. wieder geöffnet.

Lemberg, den 6. Dezember 1884. (2966)

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Lemberg. Mit 3. Dezember cr. wird der regelmässige Zugsverkehr in der Strecke Stanislau-Buczacz der K. K. Oesterr. Staatsbahnen wieder aufgenommen.

Lemberg, den 3. Dezember 1884. (2967)

IV. Güterverkehr.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit dem 10. Dezember l. J. tritt der Nachtrag I zum Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarifheft III B vom 1. Dezember 1884 — anderweite Tarifsätze für den Ausnahmetarif No. 8 enthaltend — in Kraft. Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbandstationen unentgeltlich zu erhalten. (2968)

Karlsruhe, den 7. Dezember 1884.
Generaldirektion der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Mit dem 10. d. Mts. tritt der V. Nachtrag zum **Frankfurt-Hessischen Wechsel-Tarif** in Kraft.

Derselbe enthält:

Berichtigungen, neue Kilometerentfernungen für den Verkehr der Stationen Mainz Centralbahnhof der Hessischen Ludwigsbahn, sowie der Station Kastel der Königlichen Eisenbahn - Direktion Frankfurt a. M., Ergänzung des Ausnahmetarifs No. 5 und Ausnahmetarifs No. 8 für Steine.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen. (2969)

Frankfurt a. M., den 6. Dezember 1884.
Die Königliche Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M.,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 15. d. M. ab wird die Haltestelle Sobbowitz der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg in den Theil I des **Preussisch-Oberschlesischen Steinkohlen-Massentarifs** mit den Sätzen von Hohenstein zuzüglich 0,012 ℳ pro 100 kg einbezogen. Ferner finden die im Theil II dieses Tarifs für Dt. Eylau K. O. bestehenden Kohlenausnahmesätze auch für Dt. Eylau Stadt der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn Anwendung unter Zuschlag einer Gebühr von 2 ℳ pro Wagen.

Breslau, den 4. Dezember 1884. (2970)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

---

1. Kohlensendungen aus der bei Station Myslowitz gelegenen **Myslowitzgrube** nach der Galizischen Carl-Ludwigbahn (incl. Lokalbahn Jaroslau-Sokal) und der Lemberg - Czernowitz - Jassybahn werden fortan zu den auf Seite 6 des direkten Oberschlesischen Kohlentarifes vom 15. September 1884 nach den genannten Bahnen für Station Myslowitz enthaltenen Frachtsätzen abgefertigt. Auf Seite 4 dieses Tarifes ist „Myslowitzgrube" zu streichen.

2. Die Frachtsätze für Kohlen aus der **Myslowitzgrube** nach den Stationen der Strecke Myslowitz-Krakau im Kohlentarif nach der Kaiser Ferdinands - Nordbahn vom 15. September 1884 werden für Station

Szczakowa .	von 8,2	auf 6,2 kr.,		
Trzebinia . .	" 13,4	" 11,4	"	
Krzeszowice .	" 16,5	" 14,5	"	
Zabierzow .	" 20,1	" 18,1	"	und
Krakau . .	" 23,1	" 21,1	"	

pro 100 kg ermässigt.

Breslau, den 30. November 1884. (2971)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember cr. ist der Nachtrag 2 zum Verbands-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der **Lübek-Büchener** und **Lübeck-Hamburger Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Mecklenburgischen Friedrich-Franz-** und **Güstrow - Plauer Eisenbahn** andererseits erschienen.

Der Nachtrag enthält Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, Ausnahmefrachtsätze für Holz, Spiritus und Sprit, sowie Berichtigungen eines Frachtsatzes.

Schwerin, den 5. Dezember 1884. (2972)
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich - Franz-Eisenbahn-Gesellschaft,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1884 ist ein Berichtigungsblatt zum Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarifheft III E, anderweite Tarifsätze für den Ausnahmetarif No. 8 (Eisen und Stahl) enthaltend, ausgegeben worden.

Exemplare desselben sind bei den Verbandsstationen unentgeltlich zu erhalten.

Karlsruhe, den 4. Dezember 1884. (2973)
Generaldirektion der Grossh. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Belgischer Steinkohlenverkehr. Die Station Halanzy (gare privée de Musson) der Belgischen Staatsbahn wird mit Giltigkeit vom 10. Dezember dieses Jahres ab mit den für die Station Halanzy bestehenden direkten Frachtsätzen für die Beförderung von Steinkohlen à 10 000 kg in den vorstehend bezeichneten Verkehr aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 3. Dezember 1884. (2974)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Saarbrücken - Pfälzischer Güterverkehr. Mit Giltigkeit vom 1. d. Mts. ist der VII. Nachtrag zum Gütertarif vom 1. Februar 1881 (Heft III) für den Verkehr zwischen Stationen des früheren Direktionsbezirks Saarbrücken und solchen der Pfälzischen Bahnen erschienen, welcher Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkies - Abbrände), Braunstein, Kupfererz-Abbrände (purple ore), Puddelofen-, Schweissofen- und Konverter-Schlacken im Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Brebach, Burbach, Dillingen, Neunkirchen, Saarbrücken und Völklingen einerseits und der Pfälzischen Station Ludwigshafen loco und transit andererseits enthält.

Die Abgabe des Nachtrags erfolgt unentgeltlich.

Die in demselben enthaltenen Sätze zwischen Brebach, Burbach, Neunkirchen, Saarbrücken und Völklingen einer- und Ludwigshafen transit andererseits haben auch im diesseitigen Lokalverkehr für Bingerbrück transit (Wasserweg) Giltigkeit.

Köln, den 4. Dezember 1884. (2975)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Am 10. Dezember d. Js. treten im **Rheinisch - Niederdeutschen Verbandsverkehr** zwischen Stationen der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen (mit Ausschluss der nördlich von Kellerberg bezw. Bohmte gelegenen Stationen) sowie den Stationen Alfhausen, Badbergen, Bersenbrück und Bramsche der Oldenburgischen Staatsbahn einerseits und Station Perleberg der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn andererseits anderweite, ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Gütern (einschliesslich Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 und von 10 000 kg) in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 27. November 1884. (2976)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 15. Dezember ds. Js kommen direkte **Ausnahme-Frachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlen - Kokes und Braunkohlen-Briquettes** in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr von Förderstedt, Frose, Helmstedt und Völpke nach der Station Viehhof bei Gesundbrunnen der Berliner Ringbahn zur Einführung. Die Frachtsätze sind bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Magdeburg, den 4. Dezember 1884. (2977)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Hessische Ludwigsbahn. Zum Bayerisch. Hessischen Gütertarif tritt am 15. d. M der 6. Nachtrag in Kraft; derselbe enthält unter Anderem ermässigte Frachtsätze für Frankfurt und Darmstadt im Verkehr mit Südbayerischen Stationen und kann zum Preis von 10 ₰ bei unserem Tarifbureau käuflich bezogen werden.

Mainz, den 5. Dezember 1884. (2978)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direktion.

Mit der heute erfolgenden Betriebseröffnung der Strecke Klostergrab-Bienenmühle tritt der **Nachtrag II zum Tarife für den Transport Böhmischer Braunkohlen etc. nach Deutschland via Bodenbach resp. Tetschen in Kraft.**

Derselbe enthält neue Frachtsätze vom Schnittpunkte bis zu den Oesterreichischen Stationen, ermässigte Stationstarifsätze für die Stationen der Strecke Riesa-Leipzig, Schnittfrachtsätze für einige neu einbezogene Sächsische Stationen, einen ermässigten Frachtsatz für die Station Perleberg der Wittenberge - Perleberger Eisenbahn und ein neues Verzeichniss der Zechenbahnfrachten der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. (2979)

Dresden, am 6. Dezember 1884.
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. d. M. tritt der Nachtrag VI zum Tarife für den **Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Güterverkehr** vom 1. Dezember 1880 in Kraft, enthaltend ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für getrocknetes Obst und eine Bestimmung über anderweite Frachtberechnung im Verkehre mit Budapest-Kelenföld. Exemplare des qu. Nachtrags sind bei den Verbands-Güterexpeditionen, sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale unentgeltlich zu haben.

Köln, den 4. Dezember 1884. (2980)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Die durch die Nachträge III und IV zu den Heften II und III des Deutsch-Belgischen Gütertarifs eingeführten Frachtsätze für Flachs, Hanf und Hanfstroh bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe oder bei der Zahlung der Fracht für dieses Gewicht (Ausnahmetarif 14, 1. Kategorie) werden mit dem 1. Februar 1885 aufgehoben.

Köln, den 5. Dezember 1884. (2981)
Namens der Verbands - Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die Station Halanzy (gare privée de Musson) der Belgischen Staats-Eisenbahnen wird in den im **Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Güterverkehr** bestehenden Ausnahmetarif vom 1. August 1881 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes etc. zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Köln (rechtsrhein.) und Stationen der Belgischen Staatsbahnen etc. mit den für Station Halanzy gültigen Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 3. Dezember 1884. (2982)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Italienischer Verband (via Gotthard). Mit dem 1. Dezember d. J. sind für Schwefeltransporte in Ladungen von 10 000 kg auf den Italienischen Strecken nachstehende ermässigte Schnittfrachtsätze eingeführt worden.

	Pino tr.	Chiasso tr.
	Francs pro Tonne	
Genua P. C.	7,32	—
S. Benigno	7,90	—
S. Limbania	7,36	—
Sampierdarena Station	7,18	—
Sampierdarena 1. und 2. Haltestelle	7,36	—
Savona Letimbro	8,08	—
Savona Marittima	8,65	—
Venedig S. Lucia	—	10,32
Venedig Marittima	—	10,38

Strassburg, den 5. Dezember 1884. (2983)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

K. K. priv. Böhm. Nordbahn. Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Lokalbahnstrecke Schluckenau - Nixdorf tritt zu unseren, vom 1. Januar 1883 ab gültigen Lokaltarifen für den Personen- und Güterverkehr der Nachtrag I bezw. III in Wirksamkeit.

Exemplare sind sowohl durch die resp. Stationen, als auch durch die gefertigte General-Direktion zu beziehen.

Prag, den 4. Dezember 1884. (2984)
General - Direktion der K. K. priv. Böhm. Nordbahn.

V. Eisenbahn - Effectenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die am 1. Januar 1885 fällig werdenden Zinscoupons der Prioritätsobligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft werden vom 2. Januar 1885 an bei den Zahlstellen der Gesellschaft, nämlich:

1. der Betriebskasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,
3. der Braunschw.-Hannoverschen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,
5. dem Bankhause Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

eingelöst werden.

Braunschweig, 1. Dezember 1884. (2985)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

VI. Submissionen.

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Die Lieferung von 9 350 t Eisenbahnschienen von Bessemerstahl soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Bureau unseres Betriebsinspectors zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 1 ℳ pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum 18. De-

zember cr. Mittags 12 Uhr portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen. (2986)
Glückstadt, den 28. November 1884.
Die Direktion.
H. Lund.

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Die Lieferung von rot.
340 t Laschen,
101 „ Laschenschrauben,
245 „ Schienennägel,
193 „ Unterlagsplatten
soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Bureau unseres Betriebsinspektors zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 0,60 ℳ pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum 18. Dezember cr., Mittags 12 Uhr, portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.
Glückstadt, den 2. Dezember 1884.
Die Direktion. (2987)

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von
a) 8 Stück Personenzug - Lokomotiven nebst Tendern und 1 Satz Reservetheile,
5 Stück Normal - Güterzug - Lokomotiven nebst Tender,
4 Stück Normal - Tenderlokomotiven für Vollbahnen,
2 Stück Normal - Tenderlokomotiven für Nebenbahnen,
b) 15 Stück Normal - Güterzug - Lokomotiven nebst Tendern und 2 Satz Reservestücken,
10 Stück Normal - Tenderlokomotiven für Nebenbahnen nebst 2 Satz Reservestücken
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von
3,0 ℳ ad a
2,0 ℳ ad b
bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Lokomotiven“
zu dem auf
Mittwoch, den 17. Dezember, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Submissionstermine an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.
Magdeburg, den 1. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion. (2988)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz - Jassy-Eisenbahn - Gesellschaft. Lieferung verschiedener Materialien. Die Lieferung von Erd-, Stein- und Brennmaterialien, Eisen-, Stahl- und Metallwaaren, Leinen-, Woll- und Seilerwaaren, Wachstuch, Tapeten, Bürstenbinderarbeiten, Kautschuk-, Leder- und Glaswaaren, Wachszieherartikeln, Fettwaaren, trockenen Oelen und Lacken, Farbwaaren und Chemikalien für das Jahr 1885 wird im Offertwege vergeben.

Offerten sind mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für Lieferung von Materialien“ bei der Centralleitung in Wien, bei dem Comité dirigeant in Bucarest oder bei einer der Betriebsleitungen in Lemberg und Jassy bis 3. Januar 1885, 11 Uhr Vormittags, einzubringen und ist separat an der Kassa einer dieser Stellen ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes zu erlegen.

Die näheren Bestimmungen für die Offertverhandlung, die Verzeichnisse der zu liefernden Artikel, sowie die Lieferungsbedingnisse können bei der Material-Verwaltung in Wien, in Bukarest, Lemberg und Jassy eingesehen und behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden. (2989)
Wien, am 4. Dezember 1884.
Der Verwaltungsrath.

Submission auf Lieferung von 15 Stück Normal - Güterzug - Tenderlokomotiven für Vollbahnen Montag, den 22. Dezember d. J. Vormittags 11 Uhr in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst, Königgrätzerstrasse 132.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Lokomotiven“ an das bezeichnete Bureau einzusenden.

Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden. (2990)
Berlin, den 5. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Erfurt. Die Anfertigung und theilweise Aufstellung von 40 Stück schmiedeeisernen Fenstern zum Erweiterungsbau der Haupt - Werkstatt Erfurt soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im unterzeichneten Bureau, Neuegasse 29/33 zur Einsicht aus und werden gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ und 20 ₰ Porto an den Bureau - Vorsteher, Eisenbahn - Sekretär Boye portofrei abgegeben.

Versiegelte und mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis zum
20. Dezember cr. Mittags 12 Uhr portofrei an uns einzureichen. (2991)
Erfurt, den 3. Dezember 1884.
Maschinentechnisches Bureau.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Betriebs-Amtes angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien als:

Schienen-, Guss-, Schmelz-, Schmiedeeisen und diverse andere Materialien sollen im Wege der Lizitation verkauft werden. Versiegelte Offerten mit der Aufschrift „Offerte auf den Ankauf alter Materialien“ sind bis zum 6. Januar 1885 Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen und werden solche in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 7. Januar 1885 Vormittags 10 Uhr eröffnet.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf kommenden Materialien und Offertenformulare sind von unserem Bureau-Vorsteher in Stettin, Carlstrasse No. 1, gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ zu beziehen.

Je ein Exemplar derselben liegt in der Redaktion der Deutschen Submissionszeitung „Cyclop“, des Centralblattes der Bauverwaltung, im Bureau des Berliner Baumarkt, in der Börsen - Registratur in Berlin und bei dem Magazin - Verwalter Petzold in Stettin — Stettiner Bahnhof — zur unentgeltlichen Einsichtnahme auf.
Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt
Berlin-Stettin. (2992)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 98. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von R. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. December 1884.

Dieser Nummer liegt No. 23 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Noch eine neue Dampferlinie.

Von **Paul Dehn**.

Mit der Einführung von direkten regelmässigen Dampferlinien zwischen Deutschen Häfen und fernen Ländern unter Reichssubvention nach dem Vorgehen Englands, Frankreichs, Italiens, Oesterreich-Ungarns und Russlands wird zu Gunsten des Deutschen Auslandshandels besonders in Gegenden, wo derselbe erst festeren Fuss fassen will, eine produktive und folgenreiche That geschehen sein; denn für die erste Entwickelung eines jeden nationalen Auslandshandels bildet das Vorhandensein nationaler selbstständiger Verkehrsverbindungen die unumgängliche Vorbedingung und breite Grundlage erspriesslichen Gedeihens. Wie sehr der Deutsche Handel an dem Mangel eigener Dampferlinien gelitten hat, wie schwer es ihm geworden ist, sich ohne diese schier unentbehrliche Hülfe inmitten der besser bedienten fremden Konkurrenz hier und da einzudrängen und festzusetzen, wie es ihm schliesslich trotz aller Mühe nur gelungen ist, Erfolge im Kleinen und Einzelnen zu erringen, nicht aber auch Häfen und Länder wirthschaftspolitisch ganz oder theilweise zu erobern, wie dies die Engländer vielfach zu Wege gebracht haben, das zeigt recht anschaulich und belehrend ein Blick auf die Levante mit Bezug auf den Deutschen Handel daselbst. Mit der Deutschen Flagge im Rückhalt hätte der Deutsche Kaufmann im Orient, wo dieses äussere Zeichen politischer Machtstellung mehr als anderwärts imponirt, von vornherein zuversichtlicher und erfolgverheissender auftreten können. Indessen ist ihm dieser Rückhalt bis zur Stunde nicht beschieden gewesen.

Mit keinem der Häfen in der Levante, weder mit Konstantinopel noch mit Odessa, weder mit Piraeus-Athen noch mit Alexandrien unterhält Deutschland direkte Dampferverbindungen. Dort überall zeigt sich die Deutsche Flagge so selten, dass sie recht wohl als Merkwürdigkeit angestaunt werden kann. Im Jahre 1881/82 verkehrten in Konstantinopel nur ? Deutsche Dampfer mit 40 720 t Gehalt neben ? Englischen mit 2 570 427 t Gehalt. In Odessa trafen 1883 unter 959 Dampfern nur 22 Deutsche neben 589 Englischen ein. In Piraeus-Athen erschien 1882 ein kleiner Deutscher Dampfer neben 162 Französischen und 69 Englischen. Ferner wurden 1883 registrirt in Salonichi ein kleiner Deutscher Segler, in Smyrna 1, in Galatz 3 Deutsche Schiffe, während in Konstanza (Küstendsche), Varna, Trapezunt, Samsun, Sinope, Tripolis, Kerasunt, sodann in Alexandrette, Beirut, Jaffa, sowie in den Häfen von Creta im Jahre 1883 die Deutsche Flagge überhaupt gar nicht gezeigt wurde. Und dennoch werden Deutsche Waaren in allen diesen Häfen abgesetzt, freilich nur in geringen Mengen. Bei der Verfrachtung auf fremde Schiffe und meist auch auf fremde Unterhändler angewiesen, kann sich der Deutsche Ausfuhrhandel nach der Levante so lange nicht entwickeln, als er eigener direkter regelmässiger Dampfschifffahrtsverbindungen entbehrt. Bisher konnte er es denn auch in Folge dieses Mangels zu einer selbstständigen Stellung nirgends bringen, sondern musste sich begnügen, mit gewissen Specialitäten da einzugreifen, wo die fremde Konkurrenz kleine Lücken gelassen hatte, und in der That erscheint er nur als ein ergänzendes Anhängsel zu dem Handel der übrigen Nationen, insbesondere der Engländer und Franzosen, sowie der Oesterreicher und Italiener. Es ist ein buntes Allerlei von allen möglichen Waaren, welche Deutschland nach der Levante liefert: Kurzwaaren jeder Art, Baumwoll- und Wollgewebe, Goldwaaren, Tücher, Seidenwaaren, chemische Erzeugnisse, Nägel, Anilin- und andere Farben, Drähte, Lampen, Maschinen etc. etc. Allein zur Entwickelung eines Handels im grösseren Style hat es Deutschland in der Levante bei all seinen erfolgreichen und glücklichen Bemühungen im Kleinen bisher noch nicht bringen können, obschon es an Anläufen dazu nicht gefehlt hat.

Von Hamburg aus sind beispielsweise wiederholt Versuche gemacht worden, in Odessa festen Fuss zu fassen und dorthin einen Kolonialwaarenhandel einzurichten. „Allein die unregelmässige Schiffsverbindung", so heisst es in dem Bericht des Deutschen Konsulats in Odessa für 1883, „erschwert die Konkurrenz mit den Häfen, die einen festen wöchentlichen Dampfschiffsverkehr mit Odessa unterhalten, zu sehr, um ein grösseres dauerndes Geschäft zu ermöglichen. Denn man wird nicht gerne solche Artikel, deren Preise häufigen Schwankungen unterliegen, von einem Platze beziehen, wo zwischen Anstellung der Probe und Lieferung dreissig oder mehr Tage vergehen, während sie aus anderen Plätzen binnen fünfzehn Tagen zu erlangen sind".

Für Kolonialwaaren, Zucker, Eisen- und Eisenwaaren, Spiritus, Leder, bearbeitetes Bauholz, Möbel, Equipagen, Musikinstrumente würde sich Deutschlands Industrie und Handel überall in der Levante, namentlich in Braila und Konstanza für Rumänien, in Varna und Burgas für Bulgarien, in Trapezunt für Persien, in Samsun und Smyrna für Anatolien, in Konstantinopel, in Salonichi für Macedonien, in Jaffa und Beirut für Syrien neue

oder erweiterte Absatzgebiete erobern können, wenn es dazu durch Errichtung einer direkten regelmässigen Dampferverbindung sich die grundlegende Vorbedingung schaffte.

An Frachtenmaterial dürfte es der Deutsch-Levantinischen Dampferlinie für die Rückfahrten nicht fehlen. Deutschland bezieht grosse Mengen von Südfrüchten, Korinthen, Oelen, Häuten, Wolle, Erdpech etc., von Odessa namentlich Getreide, welche es bisher auf fremden Schiffen verladen lassen und vielfach wohl auch durch fremde Vermitter annehmen musste. Wenn Deutschland in der Levante selbst auch als Käufer und Verfrachter auftreten kann, wird schon allein dadurch seine Stellung gefestigt, sein Handel beziehungsreicher und ausgedehnter werden, wie das in ähnlichen Fällen die Erfahrung gezeigt hat.

Für die Verfrachtung von Deutschland nach der Levante wären als Massengüter insbesondere Steinkohlen in Aussicht zu nehmen, in welchen Deutschland durch Verbesserung seiner Wasserstrassen England gegenüber sich konkurrenzfähig und exportfähig machen muss und kann. England sendet jährlich 1 340 000 t Steinkohlen nach der Levante (770 000 t nach Aegypten, 320 000 t nach Odessa und 250 000 t nach der Türkei), woran Deutschland sich alsdann zu betheiligen hätte.

Dem Muthigen gehört die Welt! sagt ein Deutsches Sprichwort. Und muthig die Konkurrenz auf dem Weltmarkt auch mit England aufzunehmen, das soll sich Deutschland jetzt angelegen sein lassen. In den industriellen und Handelskreisen Englands besorgt und befürchtet, ja verspürt man bereits dieses Vortreten Deutschlands als eines ebenbürtigen, gefährlichen und glücklichen Konkurrenten. In den Englischen Konsulatsberichten der letzten Jahre finden sich fast aus allen Theilen der Welt begründete Klagen über das erfolgreiche Hervortreten des Deutschen Handels, so aus China und Japan, aus Australien und vom Kap, neuerdings in den letzten Berichten aus Tanger und Marokko, aus Guatemala und aus Brasilien, just da in Berlin die Afrika-Konferenz zusammengetreten ist. Nirgends aber winken dem Deutschen Handel günstigere Absatzgebiete und gesichertere Erfolge als in der Levante, weil dort des Deutschen Reiches Prestige in nächster Nachbarschaft empfunden und unmittelbar geübt werden kann.

Im Besitze einer selbstständigen direkten Dampferlinie nach der Levante würde der Deutsche Handel dort alsbald mit England, Frankreich und Oesterreich die Konkurrenz in allen Artikeln aufnehmen können, welche sich anderwärts auf dem Weltmarkte konkurrenzfähig erwiesen haben. Auf guten Erfolg kann Deutscherseits um so sicherer gerechnet werden, als nicht nur der freie unmittelbare Seeweg von den Nordseehäfen nach der Levante zur Verfügung steht, sondern auch als überaus vortheilbringende Ergänzungen dazu für den Eilgut- und Personenverkehr einmal die Verbindungen über Genua und Triest, sodann neben der Wasserstrasse der Donau die direkten Eisenbahnen über Russland und Oesterreich-Ungarn nach dem Orient, deren völliger Ausbau nicht mehr lange auf sich warten lassen kann.

Schon jetzt ist Deutschlands Levantehandel nicht unbedeutend, er stammt meist erst aus jüngster Zeit, hat rasch und sicher zugenommen und ist neben dem Englischen, Französischen und Oesterreichischen eines grossen Aufschwunges fähig, sobald eine direkte und regelmässige Dampferverbindung eingerichtet wird. In den letzten Jahren sind nach Konstantinopel und Odessa, wie aus den Deutschen Konsulatsberichten ersichtlich, beträchtliche und noch immer zunehmende Waarenmengen ausgeführt worden, ebenso nach Trapezunt (für 1 Million Mark), nach Alexandrette (für 1½ Millionen Mark), nach Beirut (für 3 Millionen Mark), ferner nach Smyrna, Braila, Varna, Samsun etc.

Ist diese Levantelinie erst einmal im Betriebe und mit ihren vortheilhaften Rückwirkungen auf Deutschlands Handel und Industrie in weiteren Kreisen erkannt worden, dann wird sie sich vermuthlich zu einer Mittelmeerlinie entwickeln; denn nicht minder wie die Länder der Levante haben auch die Staaten des östlichen Mittelmeeres, die Nordafrikanischen Länder, Spanien und namentlich Italien grossen und regelmässigen Bedarf an Kohlen, Eisen und Maschinen, bei deren Lieferung Deutschland in Mitkonkurrenz gegen England zu treten hat.

Ein Prozess von weltgeschichtlicher Bedeutung in seinen Rückwirkungen auf die Entwickelung der wirthschaftlichen und auf die Erhaltung der politisch-friedlichen Zustände Europas von grösster Tragweite hat in der Levante begonnen. Dieser Prozess besteht in der wirthschaftlichen Wiederaufrichtung jener ehedem so reichen und so wichtigen, seit Jahrhunderten, aber nur vorübergehend, verarmten, jetzt kräftig wiederaufstrebenden Länder. Rumänien, Griechenland und Serbien einerseits, Aegypten und Syrien andererseits sind vorangeschritten, Bulgarien, Rumelien, Anatolien, Mesopotamien und Persien genöthigt und bereit, zu folgen. Dazu ist freundliche Hilfe von Europa erforderlich, welche nicht ohne allzu eigennützige Hintergedanken England, Frankreich, Italien und Russland dringlich anbieten. Und doch wäre Deutschland, welches nicht wieder, wie so oft schon, zu spät kommen darf, als Vormacht des Deutschen Mitteleuropas und in dieser Eigenschaft als wohlwollender und uneigennütziger Nachbar, welcher im eigenen Interesse nicht verarmte, sondern wohlhabende Nachbarn zu haben wünscht, in erster Linie berufen, jenen Ländern mit Rath und That beizustehen und zwar bevor die anderen Nationen, bevor die Franzosen in Griechenland und Syrien, die Russen in Bulgarien, die Engländer in Konstantinopel und Aegypten sich allzusehr festgesetzt haben.

Mögen sich deshalb die massgebenden Kreise des Deutschen Reichs veranlasst sehen, nach Prüfung all' der hier angeführten Thatsachen und Verhältnisse auch eine Deutsch-Levantinische Dampferlinie ins Leben zu rufen!

So sehr wir mit den patriotischen Wünschen des Herrn Verfassers übereinstimmen und den Deutschen Handel auch in der Levante möglichst unterstützt sehen möchten, so wird man doch unserer Reichsregierung darin vollkommen beistimmen müssen, dass zunächst eine Verbesserung der Stellung Deutschlands im Weltverkehr anzustreben sei, um den Angehörigen des Deutschen Reichs, welche in überseeischen Ländern bereits einen lebhaften blühenden Handelsverkehr ins Leben gerufen haben, die Wohlthat einer eigenen direkten Schnelldampferverbindung zu bringen.

In der gegenwärtig vom Reichstag berathenen Dampfervorlage ist der Verkehr mit der Levante nicht ausser Acht gelassen, wenn solches auch erst in zweiter Linie bei der Dampferroute nach Ostasien und Ostafrika via Suez und Alexandria geschieht.

Der fragliche Gesetzentwurf hat für unsern internationalen Verkehr eine solche Tragweite, dass wir denselben — wenn auch das Thema dem Eisenbahnwesen an sich ferner liegt — mit seinen eingehenden Motiven vollständig nachstehend zum Abdruck bringen. Die Redaction.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Postdampfschiffs-Verbindungen mit überseeischen Ländern.

Dem Reichstage ist folgender Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Postdampfschiffs-Verbindungen mit überseeischen Ländern, vorgelegt worden:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preussen etc.

verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

§ 1.

Der Reichskanzler wird ermächtigt, die Einrichtung und Unterhaltung von regelmässigen Postdampfschiffs-Verbindungen zwischen Deutschland einerseits und Ostasien, sowie Australien und Afrika andererseits, auf eine Dauer bis zu fünfzehn Jahren an geeignete Unternehmer zu übertragen und in den hierüber abzuschliessenden Verträgen Beihülfen bis zum Höchstbetrage von jährlich fünf Millionen vierhunderttausend Mark aus Reichsmitteln zu bewilligen.

§ 2.

Die im § 1 bezeichneten Verträge bedürfen zu ihrer Giltigkeit der Genehmigung des Bundesraths.

Die Verträge, sowie die auf Grund derselben geleisteten Zahlungen sind dem Reichstag bei Vorlage des nächsten Reichshaushalts-Etats mitzutheilen.

§ 3.

Die nach § 1 zahlbaren Beträge sind in den Reichshaushalts-Etat einzustellen.

Erläuterungen.

I.

Das Deutsche Reich verfügt bis jetzt über keine eigene direkte Schnelldampfer-Verbindung nach Asien, Australien und Afrika, und die zur Zeit bestehenden, für Deutschland benutzbaren regelmässigen Dampfschiff-Verbindungen nach diesen Erdtheilen genügen weder den fortdauernd steigenden Anforderungen des Verkehrs, noch den Ansprüchen einer gedeihlichen Entwickelung der Deutschen Handelsbeziehungen.

In immer weiteren Kreisen hat sich die Ueberzeugung von der ausserordentlichen Wichtigkeit derartiger direkter Verbindungen für die Erweiterung unseres Absatzgebietes nach überseeischen Ländern und die Empfindung Bahn gebrochen, dass Deutschland auf diesem Gebiete hinter anderen Nationen zurückgeblieben ist.

So sehr auch die Meinungen über die Grenzen der Einwirkung der Staatsgewalt auf das wirthschaftliche Leben und den freien Wettbewerb in Handel und Gewerbe verschieden sein mögen, so ist doch grundsätzlich kaum jemals bestritten worden, dass der Staat berufen ist, positiv schaffend und fördernd in das Gebiet der Verkehrsmittel und des Transportwesens einzugreifen. Dies entspricht nicht allein der historischen Entwickelung der Einwirkung der Deutschen Staaten und der Kommunen in Betreff der Verkehrswege, der Eisenbahnen und Kanäle; es hat auch noch neuerdings das Reich durch die Subvention für Herstellung der Gotthardbahn ohne jedes prinzipielle Bedenken selbst über seine Grenzen hinaus in das Gebiet des internationalen Verkehrswesens eingegriffen. Wenn die Mitwirkung der

Staaten bei der Herstellung und Unterhaltung der Landstrassen und Eisenbahnen berechtigt und in vielen Fällen unentbehrlich ist, so trifft das Gleiche auch für die überseeischen Verbindungen zu; die letzteren sind als Verlängerungen der nationalen Verkehrslinien behufs Ausdehnung des heimischen Verkehrs und des Handels und der Gewinnung neuer Absatzmärkte unentbehrlich.

Es liegt in der Natur der Verhältnisse, dass eine Anknüpfung, Unterhaltung und erspriessliche Förderung internationaler überseeischer Beziehungen in erster Linie von der Herstellung guter Verbindungen, sowie eines geregelten Postdienstes zwischen den betreffenden Ländern abhängig ist, und dass für Vermittelung des See-Postdienstes nur solche Dampferlinien von nachhaltigem Nutzen sind, auf denen regelmässige, beschleunigte Fahrten nach bestimmten Handelsplätzen, unter Einhaltung eines sowohl bezüglich der Zeitdauer als auch der Anlegeplätze fest geregelten Fahrplans, stattfinden. Erfahrungsmässig sind Privat-Schiffsunternehmer und Gesellschaften wenig geneigt, derartige Pflichten zu übernehmen, da es ihrem Interesse bei weitem mehr entspricht, in der Anordnung ihrer Fahrten völlig freie Hand zu behalten, als sich Beschränkungen zu unterwerfen, durch welche ihnen unter Umständen nicht nur eine Mindereinnahme erwächst, sondern durch welche sie auch zu Mehrausgaben gezwungen werden. Ausreichende Verbindungen dieser Art sind nur mit Hilfe staatlicher Unterstützungen möglich.

Alle Europäischen Kulturvölker sind genöthigt gewesen, diesen Weg zu beschreiten, insbesondere auch die eigentlichen Industrie- und Handelsvölker, wie England, die Niederlande, Belgien und Frankreich, und verwenden auf die dauernde Unterhaltung überseeischer Dampferlinien noch gegenwärtig verhältnissmässig viel bedeutendere Mittel, als der Entwurf sie fordert.

Die Bemessung solcher Unterstützungen erfolgt in den verschiedenen Staaten und auch innerhalb dieser für die einzelnen Linien nach verschiedenen Grundsätzen. Theils werden Subventionen, theils Schifffahrts-Prämien oder beides gleichzeitig, theils Pauschsummen für Beförderung der Post gewährt; theils wird die Vergütung nach dem Gewicht der Postladung unter Vereinbarung bestimmter Sätze für jedes Kilogramm Briefe und Zeitungen berechnet. Ob in dem einzelnen Falle das eine oder das andere System den Vorzug verdient, kann nicht nach allgemeinen Grundsätzen beurtheilt, sondern muss je nach Lage der Umstände jedesmal bestimmt werden, daher erklärt es sich auch, dass in ein und demselben Staate verschiedene Systeme nebeneinander bestehen.

Der Betrag, welchen Grossbritannien an Subventionen und Vergütungen für überseeische Postverbindungen aufwendet, hat für das Etatsjahr 1883/84 die Höhe von 578 991 £ oder 11 564 982 Mark erreicht. Ausserdem zahlen die Australischen Kolonien Victoria, Queensland, Neu-Süd-Wales und Neu-Seeland jährlich 3 800 000 ℳ für diese Zwecke und daneben werden der Grossbritannischen Verwaltung von einzelnen Kolonialverwaltungen alljährlich ca. 1 600 000 ℳ für die Unterhaltung der Asiatischen Linien erstattet.

Frankreich verwendet jährlich an Subventionen für überseeische Postdampfer 25 374 629 Frcs. oder 20 299 703 ℳ und zahlt ausserdem an Schifffahrts-Prämien für die Postbeförderung noch ungefähr 6 Millionen Mark.

Auch die Postsubventionen anderer Staaten erreichen eine beträchtliche Höhe. So zahlt z. B. Oesterreich-Ungarn jährlich ungefähr 4 Millionen Mark, Italien gegen 7 Millionen, Belgien annähernd ¾ Million und die Niederlande ¼ Million Mark.

Deutschland hingegen zahlt für die Leistungen der Deutschen Schiffsunternehmungen im überseeischen Postbeförderungs-Dienst nur 320 000 ℳ jährlich, wovon allein auf den Norddeutschen Lloyd und die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft über 300 000 ℳ entfallen.

Dieser Unterschied in den Ausgaben gegenüber anderen Staaten findet seine Erklärung im wesentlichen darin, dass die genannten Länder ausgedehnte direkte überseeische Schnelldampfer-Verbindungen unterhalten, wie z. B. Grossbritannien, ausser zahlreichen guten Linien nach Amerika, 5 mit Asien, 3 mit Australien, 6 mit Afrika; Frankreich, ausser mit Amerika, 6 mit Asien, 1 mit Australien, 5 mit Afrika; während Deutschland nur nach Amerika solche Postdampfer-Verbindungen besitzt.

Die Erfahrungen der genannten Länder haben zur Genüge gezeigt, dass es nicht möglich ist, in fest bestimmten regelmässigen Zwischenräumen fahrende Postdampfer nach entfernten Ländern ohne Unterstützung der Staaten zu unterhalten, wenn diesen Unternehmungen das Aufsuchen und Aufnehmen von Frachten nur in bestimmten, vorgeschriebenen Häfen gestattet und die Innehaltung bestimmter Fahrzeiten vorgeschrieben ist. Nur unter ausnahmsweisen Verhältnissen und auf kürzeren Linien, auf welchen ein grosser ausgedehnter Verkehr stattfindet, wie beispielsweise mit Amerika, ist dies möglich. Eben deswegen hat es auch in Deutschland bisher nicht gelingen wollen, solche regelmässige Verbindungen mit den in Aussicht genommenen Ländern, insbesondere mit China, Australien, Japan und Ostindien, lediglich auf Kosten und auf Risiko von Privatunternehmern herzustellen. — Die Deutschen Dampferlinien, welche von Hamburger Rhedern nach Asiatischen und Australischen Verkehrsorten — und neuerdings auch nach Orten der Afrikanischen Westküste — hergestellt sind, haben weder für die Ankunft am Bestimmungsort noch für die Zwischenstationen regelmässige Fahrzeiten; ihre Dampfer besitzen keine grosse Fahrgeschwindigkeit und können daher wegen des mässigen Kohlenverbrauchs und der geringeren Zahl an Schiffsmannschaft entsprechend wohlfeiler unterhalten werden. Die Dampfer suchen in der Regel auf der Fahrt Ladung, wo solche zu finden ist, und nehmen zu diesem Zwecke häufig längeren oder kürzeren Aufenthalt in verschiedenen fremdländischen Häfen, so dass auf pünktliche Innehaltung fahrplanmässiger Ueberfahrtszeiten nicht zu rechnen ist. Beispielsweise haben Deutsche, von Hamburg nach Australien fahrende Dampfer auf diese Art im Jahre 1883 190, 200, 210 bis 272 Tage, im Jahre 1884 178, 189, 206, 213 bis 232 Tage zu einer Hin- und Rückfahrt verwendet. Aus dieser Veranlassung ist die Reichs-Postverwaltung im Verkehr mit Asien, Australien und Afrika gezwungen, von der Benutzung Deutscher Dampfer zur Postbeförderung fast ganz abzusehen und sich der Vermittelung fremdländischer Dampferlinien zuzuwenden, welche durch staatliche Beihilfen in die Lage gesetzt sind, regelmässige und beschleunigte Fahrten nach und von bestimmten Handelsplätzen der genannten Welttheile zu unterhalten. Ebenso ist der Deutsche Handel, der Deutsche Export und Import für den Verkehr mit Ostasien, Australien und Afrika vorwiegend auf die Benutzung Englischer Schiffe angewiesen und wird dadurch die Deutsche Rhederei in hohem Grade von der Theilnahme an dem Weltverkehr ausgeschlossen.

Die in diesen Ländern so zahlreichen und so bedeutenden Deutschen Handelsfirmen müssen sich meist der ausländischen Schiffe bedienen, auch dann, wenn es sich um Sendungen nach Deutschland oder von Deutschland handelt. Es bedarf keiner Ausführung, dass dies die Waare am Bestimmungsort vertheuert und die Konkurrenz mit fremdländischen Produkten erschwert. Diese Lage ist für den Deutschen Handel um so bedenklicher, als die konkurrirenden Nationen in ihren seit längerer Zeit bestehenden regelmässigen Dampferverbindungen einen bedeutenden Vorsprung besitzen. Die baldige Herstellung Deutscher regelmässiger Dampfschiffverbindungen ist daher schon zur Aufrechthaltung der Konkurrenzfähigkeit geboten und liegt im dringenden Interesse der exportirenden Deutschen Industrie, des Handels und der Rhederei.

II.

Die wünschenswerthe Verbesserung der Stellung Deutschlands im Weltverkehr soll durch Einrichtung der im Gesetzentwurfe bezeichneten Postdampferlinien nach Süd- und Ostasien, nach Australien, sowie nach der West- und Ostküste von Afrika herbeigeführt werden. Es würden hierdurch direkte Verbindungen geschaffen werden mit Ländern, in denen bereits erhebliche Deutsche Handelsinteressen vorhanden sind. Die neuen Linien würden für die Verbesserung unseres überseeischen Post- und Handelsverkehrs von grossem Nutzen sein und ein wirksames Mittel zur Befestigung und Erweiterung bestehender, sowie zur Anknüpfung neuer direkter Geschäftsverbindungen: hiermit zur Vermehrung des Absatzes der Erzeugnisse des heimischen Gewerbefleisses, sowie zur Begründung neuer Niederlassungen und Unternehmungen bilden.

Wie sich aus den (in Anlage A enthaltenen) Aufzeichnungen über den Handelsverkehr Deutschlands mit den in Betracht kommenden überseeischen Ländern ergiebt, hat Deutschland einen sehr erheblichen Antheil an dem Handel mit den Ostasiatischen Reichen, wie mit Australien, Polynesien und Indien, einen Antheil, der weit grösser ist, als ziffermässig nachgewiesen werden kann, weil er noch vielfach unter fremder Flagge und fremder Firma vor sich geht. Es drängt sich aber zugleich die von allen Deutschen Handelshäusern in jenen Ländern vertretene Ueberzeugung auf, dass dem Mitbewerb anderer industrietreibender Nationen gegenüber, welche durchweg staatlich gesicherte und geförderte Verbindungen mit jenen Gegenden unterhalten, auch deutscherseits mit Staatsmitteln eingegriffen werden muss, um in dem gegenwärtigen Wendepunkte der handelspolitischen Entwickelung jener Länder dem Deutschen Handel ebenbürtige Hilfsanstalten darzubieten.

Die nach West- und Ostafrika in Aussicht genommene Hauptlinie findet zwar nicht bereits einen so ausgebildeten Verkehr vor, wie die übrigen Linien, aber der Deutsche Handel mit verschiedenen Punkten der Westküste und auch der Ostküste ist gleichfalls im raschen Wachsen und es handelt sich hier um ein wichtiges Zukunftsgebiet, welches erst jetzt von den Europäischen Völkern mit grosser Entschiedenheit in den Bereich der Kultur gezogen wird. Es kommt darauf an, Deutschland in dieser Beziehung für die Zukunft den ihm gebührenden Antheil zu sichern.

Auch der Stellung und Bedeutung Deutschlands im Weltpostverein entspricht es, eigene Postdampferverbindungen mit den im Entwurf bezeichneten Ländern herzustellen. (Ueber den

Umfang dieses Verkehrs und die vorhandenen Beförderungsgelegenheiten enthält die Anlage B nähere Angaben.)

Neben der handelspolitischen und postalischen Bedeutung Deutscher Dampferlinien wird auch diejenige für Zwecke der Kaiserlichen Marine in Betracht zu ziehen sein. Die in den Gewässern fremder Welttheile zur Erfüllung von Aufgaben des handelspolitischen und diplomatischen Dienstes stationirten Deutschen Kriegsschiffe bedürfen einer regelmässigen und beschleunigten Verbindung mit dem Heimathlande. Die nach dieser Richtung bisher den regelmässigen Postdampfern fremder Nationalität übertragene Vermittelung entspricht nicht den Interessen des Reichs und macht die Marineverwaltung auf diesem Gebiet zum grossen Theil vom Auslande abhängig. Die hierin liegenden, nicht zu verkennenden vielfachen und zum Theil nicht unbedenklichen Missstände würden bei Einrichtung Deutscher Postdampferlinien wenigstens theilweise in Wegfall kommen. Den Deutschen Dampfern würde nicht allein die unmittelbare Besorgung des Postdienstes im Verkehr mit den betreffenden Deutschen Marinestationen, sondern auch die Beförderung eines Theiles des zum Ersatz bestimmten Marinematerials, sowie der Marine-Ablösungsmannschaften gegen entsprechende Vergütungssätze dauernd übertragen werden können.

Es ist auch in Betracht zu ziehen, dass die Deutschen Postdampferlinien mit dazu beitragen werden, die Deutsche seemännische Bevölkerung dem vaterländischen Seedienste vollständiger zu erhalten; die Deutschen Postdampfer würden eine Gelegenheit bieten, für die Deutsche Kriegsmarine in vermehrtem Umfange geeignete und bewährte Schiffmannschaften zu erziehen. Dass ausserdem der Bedarf an Postdampfern den Deutschen Schiffswerften vermehrten Anlass zur Schiffsbauthätigkeit gewähren würde, ist selbstverständlich. Endlich bedarf es keiner Ausführung, dass die Herstellung regelmässiger Verkehrsbeziehungen mittelst grosser Deutscher Dampfer zwischen Deutschland und den überseeischen Häfen naturgemäss eine viel innigere Beziehung der Deutschen im Auslande mit dem Vaterlande herbeiführen und erhalten, nicht minder auch das Ansehen der Deutschen Nation erhöhen und somit die Stellung der Angehörigen des Deutschen Reichs im Auslande verbessern wird.

Bei Bemessung der Subventionsvergütungen für die in Vorschlag gebrachten Linien und bezüglich der Vertragsdauer ist unter Berücksichtigung aller in Betracht zu ziehenden Verhältnisse und auf Grund der in sachkundigen Kreisen eingezogenen Erkundigungen über das Mass des Nothwendigen nicht hinausgegangen worden. Während für die Befriedigung des Bedürfnisses nach Herstellung direkter Deutscher Verbindung mit Asien, Australien und dem südlichen und östlichen Afrika die Unterhaltung besonderer Postlinien als nothwendig erkannt wurde, erachtet man es für angängig, die im Interesse des Handels- und Postverkehrs für die Westafrikanischen Küstenplätze nothwendige Regelmässigkeit und Beschleunigung der Verbindungen durch Umgestaltung der bereits bestehenden Deutschen Linie gegen Gewährung eines Zuschusses erreichen zu können.

III.

Im Einzelnen ist zu dem Gesetzentwurf noch Folgendes zu bemerken:

Zu § 1.

Es ist zunächst, und zwar vorbehaltlich etwaiger sich als nothwendig erweisender Aenderungen, in Aussicht genommen, folgende Dampferlinien einzurichten:

I. Für den Verkehr mit Ostasien:

a) eine Hauptlinie von der Deutschen Küste nach Hongkong über Rotterdam bezw. Antwerpen, Suez, Colombo, Singapore;

b) eine entweder von Triest (bezw. Venedig) über Brindisi, oder von Genua über Neapel führende Zweiglinie nach Alexandrien, welche zugleich als Zugangslinie für die unter II a erwähnte Australische Hauptlinie dienen soll;

c) eine Zweiglinie zwischen Hongkong und Yokohama über Shanghai, Nagasaki und einen noch zu bezeichnenden Hafen in Korea.

II. Für den Verkehr mit Australien:

a) eine Hauptlinie von der Deutschen Küste nach Sydney über Rotterdam bezw. Antwerpen, Suez, Adelaide und Melbourne;

b) eine Zweiglinie von Sydney nach den Tonga- und Samoa-Inseln und zurück nach Sydney.

III. Für den Verkehr mit West- und Ost-Afrika:

eine Hauptlinie von der Deutschen Küste nach Zanzibar über Rotterdam (bezw. Antwerpen), Havre (bezw. Cherbourg), Gorée, Angra Pequena, Kapstadt, Natal, Delagoabay und Mozambique.

Im Anschluss an diese letztere Hauptlinie wird eine Umgestaltung der schon jetzt bestehenden Deutschen Dampferlinie nach der Westafrikanischen Küste beabsichtigt, vermöge deren der Postdienst nach den Westafrikanischen Plätzen regelmässig ausgeführt werden kann.

Bei der Einrichtung der Linien wird vor Allem auf Regelmässigkeit und Pünktlichkeit des Fahrdienstes Bedacht genommen werden. Unbeschadet der auf die Sicherheit des letzteren zu nehmenden Rücksichten sollen die einzustellenden Postdampfer — namentlich auf der Ostasiatischen und auf der Australischen Linie — in Beziehung auf Einrichtung und Fahrgeschwindigkeit den auf denselben Linien laufenden Postdampfern anderer Nationalität, insbesondere den Englischen und Französischen, nicht nachstehen. Im Uebrigen werden bei der Einrichtung der Linien folgende Gesichtspunkte ins Auge zu fassen sein:

1. Die Fahrten sollen auf der Ostasiatischen und der Australischen Linie, sowie auf der Linie Deutschland - Zanzibar in Zeitabschnitten von je 4 Wochen stattfinden.

2. Die Unternehmer werden verpflichtet, auf Erfordern der Reichsverwaltung die Einrichtung von Leuchtfeuern und Landungsvorrichtungen an den Landungsplätzen der Afrikanischen Küsten auf ihre Kosten herzustellen.

3. Ungerechtfertigte Verzögerungen bei der Fahrtausführung sollen eine Kürzung der Reichsbeihülfe zur Folge haben, wogegen bei Beschleunigung innerhalb der mit Rücksicht auf die Sicherheit der Fahrt zulässigen Grenzen eine entsprechende Vergütung eintreten wird.

4. Die Dampfer führen die Deutsche Postflagge und befördern die Post ohne besondere Vergütung.

5. Die Ausführung der Fahrten wird geeigneten Unternehmern auf eine Zeitdauer bis zu fünfzehn Jahren vertragsmässig übertragen.

6. Den Unternehmern wird die Einnahme an Fracht- und Passagegeld überlassen. Die Feststellung der Tarife erfolgt unter Mitwirkung der Reichsverwaltung.

Für Leistungen zu Zwecken der Marineverwaltung und auf Verlangen Deutscher Reichsbehörden sollen die Unternehmer gewisse Verpflichtungen bei Beförderungsleistungen für staatliche Zwecke zu erfüllen haben.

7. Zur Sicherstellung der Erfüllung der Vertragsverbindlichkeiten wird, soweit erforderlich, den Unternehmern die Bestellung einer Kaution auferlegt werden.

8. Die Beihülfe des Reiches wird in der Weise gewährt, dass nach Zurücklegung jeder Doppelreise der vertragsmässig vorzusehende Betrag derselben gezahlt wird. In den Verträgen soll vorgesehen werden, dass bei Erzielung einer gewissen Bruttoeinnahme die Vergütung sich entsprechend ermässigt, und dass im Falle der Nichterfüllung der von den Unternehmern eingegangenen Verpflichtungen ein Theil der Beihülfe einbehalten wird. Streitigkeiten über die Erfüllung der Verträge sollen schiedsrichterlicher Behandlung unterworfen werden.

Zu § 2.

Um die Sicherheit für die zweckentsprechende Verwendung der zur Verfügung gestellten Mittel zu verstärken und zugleich eine allen betheiligten Interessen entsprechende Prüfung des Inhalts der abzuschliessenden Vereinbarungen zu gewährleisten, wird die Genehmigung des Bundesraths zu den abzuschliessenden Verträgen vorzubehalten sein. Dem Reichstag sollen die Verträge bei Vorlegung des Reichshaushalts - Etats mitgetheilt werden.

Zu § 3.

Mit Rücksicht auf die nach der jetzigen Lage der Verhältnisse bei Einrichtung der überseeischen Postdampfer-Verbindungen vorzugsweise in Betracht kommenden allgemeinen kolonial- und handelspolitischen Interessen würden die für diese Anlagen aus Reichsmitteln zu gewährenden Beihülfen auf den Etat des Reichsamts des Innern zu übernehmen sein.

Für die verfassungsmässige Behandlung des Gegenstandes ist die Form eines besonderen Gesetzes gewählt, um die Reichsverwaltung in den Stand zu setzen, die Ausführung des Postdampfer-Dienstes zur Abwendung weiterer Benachtheiligung des Deutschen Verkehrs so zeitig vorzubereiten, dass mit der Eröffnung der neuen Linien womöglich schon bei Beginn des Finanzjahres 1886/87 vorgegangen werden kann. Die demnächstige Bewilligung der in Folge der abzuschliessenden Verträge erforderlichen Geldmittel würde dem Reichshaushalts-Etat für das erste Jahr nach dem Vertragsabschluss vorzubehalten sein.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Drei Interpellationen im Oesterreichischen Reichsrath.

Gleich bei Eröffnung der gegenwärtigen Schlusssession dieses Reichsrathes wurden folgende, das Eisenbahnwesen betreffende Interpellationen an das Handelsministerium Seitens der Opposition eingebracht: Der Abgeordnete Neuwirth stellte einen Antrag wegen der Konzessionsverleihung für die Eisenbahn Tulln-St. Pölten an die Länderbank und an die Lokalbahn-Gesellschaft. Er hob hervor, dass die Konzessionirung dieser Strecke, sowie der eventuelle Ausbau der Linie Wien-Tulln, welche nur ein zweites Gleis der Franz-Josefbahn bildet, durch eine Privatunternehmung dem Gesetze über die Lokalbahnen und dem Interesse

des Staates widersprechen. Sein Antrag gipfelte darin, das Haus wolle den Eisenbahnausschuss beauftragen, den Inhalt der Konzessionsurkunde in der angedeuteten Richtung zu prüfen und dem Hause darüber zu berichten. — Ferner brachte der Abgeordnete Herbst bezüglich der Nordbahnfrage eine Interpellation ein, in welcher die Regierung gefragt wird, ob sie Angesichts des bevorstehenden Ablaufes des Nordbahn-Privilegiums die nothwendig und unaufschiebbar gewordene Vorlage noch im Laufe dieser Session zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen gedenkt. — Schliesslich beantragte der Abgeordnete Schwab: das Haus wolle den Handelsminister auffordern, die mit Privateisenbahnen getroffenen Vereinbarungen betreffs Uebernahme in den Staatsbetrieb zur Kenntniss des Hauses zu bringen. — Die Konzession der Linie Tulln-St. Pölten wird hauptsächlich aus dem Grunde angefochten, weil diese Verbindung der Franz-Josef- mit der Elisabeth-Westbahn durch den Staat hätte ausgeführt werden sollen und in der Hand einer Privatgesellschaft den Staatsbahnen Konkurrenz machen dürfte, wozu das Lokalbahngesetz nicht missbraucht werden soll. — Die zweite Interpellation wurde dadurch motivirt, dass die Befürchtung vorliege, dass bis zum 4. März 1886, mit welchem Tage das Privilegium der Nordbahn erlischt, mit derselben noch keine neue Vereinbarung zu Stande gekommen wäre, wodurch unabsehbare Komplikationen entstehen würden. Der Handelsminister hat inzwischen dem Hause bereits angezeigt, dass die frühere Vorlage, betreffend das neue Uebereinkommen mit der Nordbahn, zurückgezogen wird, was wohl darauf hindeutet, dass neue Verhandlungen mit ihr im Zuge und vielleicht auch dem Abschlusse nahe sind. — Die dritte Interpellation wird endlich damit motivirt, dass seit der letzten Reichsrathssession mehrere Privatbahnen, welche keine Staatsgarantie geniessen, in den Staatsbetrieb übernommen wurden, wodurch das Aerar stark belastet werden könnte. — Die Beantwortung dieser Interpellationen Seitens des Handelsministeriums ist bald zu gewärtigen und werden wir dieselbe seiner Zeit reproduziren.

Budget des Oesterreichischen Handelsministeriums.

Die wichtigsten Veränderungen in diesem Budget resultiren aus den Aufwendungen für den Eisenbahnbau, welche in den verschiedenen Titeln im letzten Präliminare 34,12 Millionen betrugen, dieselben stellen sich diesmal auf 12,98 Mill. Gulden und sind daher um 21,14 Millionen Gulden geringer. Dagegen sind in Folge der Erweiterung des Staatsbahnnetzes die Ausgaben für den Betrieb mit 48 Millionen Gulden eingestellt und im Vergleiche mit dem Vorjahre um 27,3 Millionen Gulden erhöht. Wir kommen auf dieses Budget demnächst zurück.

Verlängerung des Lokalbahngesetzes.

Das Lokalbahngesetz vom 25. Mai 1880, welches ursprünglich für die Dauer von $2^1/_2$ Jahren geschaffen und dessen Wirksamkeit vor Ablauf dieser Frist bis zur Schaffung eines neuen, den gemachten Erfahrungen entsprechenden Gesetzes auf ein Jahr verlängert wurde, müsste, falls nicht abermals eine Verlängerung bewilligt wird, mit dem 31. Dezember 1884 ausser Kraft treten. Die Regierung hat zwar schon im vorigen Jahre den Entwurf eines neuen Lokalbahngesetzes im Abgeordnetenhause eingebracht; dieser Entwurf hat aber noch nicht einmal das Stadium der Vorberathung passirt, stiess übrigens im Eisenbahnausschusse auf grossen Widerstand und kann in keinem Falle während des eben eröffneten kurzen Sessionsabschnittes erledigt werden. Die Regierung hat deshalb eine Vorlage eingebracht, womit abermals eine Verlängerung des Gesetzes vom Jahre 1880, und zwar bis zum 1. Juli 1886 beantragt wird. Zur Begründung verweist die Regierung auf eine Zusammenstellung der im Jahre 1884 konzessionirten Lokalbahnen; seit 1. Januar 1884 seien im Ganzen neun Lokalbahnen mit einer Gesammtlänge von 425,6 km konzessionirt worden und hiervon nicht weniger als sechs Lokalbahnen mit zusammen 318 km Länge ohne Betheiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung zur Sicherstellung gelangt. Der Motivenbericht bemerkt sodann: „Die der Regierung ertheilte Ermächtigung, Lokalbahnen durch Gewährung der gesetzlichen Begünstigungen und Erleichterungen auf administrativem Wege ins Leben zu rufen, erscheint demgemäss auch derzeit noch in dem Bedürfnisse gelegen, zumal behufs Realisirung einer Reihe von weiteren Lokalbahnprojekten, für welche eine Staatssubvention voraussichtlich nicht in Betracht kommt, Verhandlungen sich im Zuge befinden. Von solchen Projekten sind hier namentlich anzuführen mehrere im Bereiche der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn gelegene Abzweigungen und Ergänzungslinien, als: Drösing-Zistersdorf, Zauchtl-Odrau-Wigstadtl-Bautsch, Stauding-Wagstadt, Walachisch-Meseritsch-Friedland, Friedek-Teschen-Bielitz, Bielitz-Kenty-Andrichau-Wadowice; ferner in Galizien: Dembica-Tarnobrzeg-Nadbrzezie, Kolomea-Peczenizyn; in Steiermark: Fürstenfeld-Hartberg (Friedberg), Wieselsdorf-Stainz und Wobou-Rohitsch (Sauerbrunn); in Oberösterreich: Wels- (Haiding-) Efferding-Aschach; in Böhmen: Laun-Leitmeritz-Böhmisch-Leipa, Rakonitz-Pladen, von einem Punkte der Pilsen-Priesener Staatsbahn nach Karlsbad, Plan-Tachau u. a. m. Für alle diese Lokalbahnen bildet der Fortbestand der vorhin erwähnten gesetzlichen Ermächtigung der Regierung eine nicht unwesentliche Erleichterung des Zustandekommens, und dürfte demnach die in dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe beantragte neuerliche Verlängerung der Wirksamkeit der einschlägigen Bestimmungen des Lokalbahngesetzes vom 25. Mai 1880 sachlich gerechtfertigt erscheinen.“ Die Dauer der Verlängerung sei bis 1. Juli 1886 bemessen, indem bis zu diesem Zeitpunkte die Berathungen über den am 13. März 1884 zur verfassungsmässigen Behandlung eingebrachten Gesetzentwurf, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen, voraussichtlich zum Abschlusse gelangt sein dürften. — Diese Regierungsvorlage wurde vom Abg. Neuwirth mit der Mahnung an den Ausschuss begleitet, dass gemäss der Eingangs erwähnten Interpellation verhindert werden müsse, dass Lokalbahnen zum Spekulationsobjekte werden.

Der Ungarische Finanzminister über das Eisenbahnwesen und den Getreideexport.

In der Budgetdebatte des Ungarischen Abgeordnetenhauses äusserte sich hierüber Graf Szapary wie folgt: Wenn die Regierung auf die nun herrschenden niedrigen Getreidepreise keine Rücksicht genommen hätte, würde sie Einnahmen jedenfalls höher veranschlagt haben. Dass sie aber auch den volkswirthschaftlichen Interessen des Landes nach Möglichkeit gerecht zu werden bestrebt ist, dafür spreche der Umstand, dass seit 1868 für Eisenbahnen 464 Millionen verausgabt wurden, dass sich die Ziffer der Investitionen in den letzten 3 Jahren auf je 26 Millionen belief, und dieser Politik der Regierung ist es zuzuschreiben, dass wir nunmehr im Besitze eines solchen Eisenbahnnetzes sind, welches die Produzenten in die Lage versetzt, ihre Erzeugnisse aus jeder Gegend des Landes bis zum äussersten Punkte des Exportes, sei es in der Richtung nach Fiume, dem Arlberg, Wien oder Oderberg, bei einheitlichen und billigen Tarifen zu transportiren. Auch den Bau von Vizinalbahnen habe die Regierung gefördert. Mit der Kalamität der niedrigen Getreidepreise haben auch andere Länder zu kämpfen, und die Möglichkeit des billigen Transportes komme den Produzenten unter so misslichen Verhältnissen um so mehr zu gute. Das geeignetste Mittel zur Vermeidung ähnlicher Krisen liege darin, die Landwirthschaft nicht nur auf den Anbau zu beschränken, sondern auch für die Viehzucht einzurichten. Zugthiere, Schlachtvieh und Fleisch haben immer ihren Preis; der Voranschlag des Ackerbauministeriums legt Zeugniss dafür ab, dass die Regierung auch in dieser Richtung fördernd eingreift.

Conversion der Ungarischen Prioritäten.

Uebereinstimmenden Gerüchten zufolge soll sich die Regierung schon lange mit einer solchen Conversion beschäftigen und einer Bahnverwaltung, welche eine solche Operation für eigene Rechnung durchführen wollte, bedeutet haben, dass die Regierung mit einem diesfälligen allgemeinen Projekte umgehe. Nun steht aber der Text vieler Ungarischen Prioritäten dem entgegen und es sind daher gegenwärtig rechtliche und finanzielle Erwägungen in den betreffenden Ministerien in Berathung gezogen worden, wie diesen Schwierigkeiten zu begegnen und eine einheitliche Konvertirung aller Ungarischen Prioritäten zu ermöglichen wäre. Wir werden demnächst eine diesbezügliche Zusammenstellung der Prioritäten reproduziren.

Einführung von Frachtbriefen mit eingedruckten Stempeln.

Dieselben sollten, wie seiner Zeit berichtet wurde, mit dem 1. Januar 1885 in Oesterreich obligatorisch eingeführt werden. Nun ist ein Erlass der Oesterreichischen Regierung ergangen, wonach dieser Einführungstermin auf den 1. Juli 1885 erstreckt wird. Dem Vernehmen nach soll diese Erstreckung darin ihren Grund haben, dass über bahnseitige Anregungen bei der Ungarischen Regierung Verhandlungen im Zuge sind, wonach solche Frachtbriefe auch auf Transleithanischem Gebiete zur obligatorischen Geltung gelangen sollen. Die Eisenbahn-Aufgabestationen können die definitive Einführung der Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempel nur mit Freuden begrüssen, weil sie dadurch nicht nur der lästigen Mühe der gesetzlich vorgeschriebenen Ueberstempelung oder Obliterirung enthoben, sondern, was noch weit mehr ist, auch von der Gefahr befreit werden, wegen einer solchen unterlassenen oder undeutlichen Obliterirung mit der gesetzlichen Geldstrafe des 50fachen, d. i. in den allermeisten Fällen mit 2 fl. 50 kr. pro Frachtbrief belegt zu werden. Mit solchen Strafvorschreibungen wurden bisher die Bahndirektionen nur zu häufig von den Finanzbehörden in Anspruch genommen, wobei es auch mitunter vorkommt, dass solche Strafen deshalb von diesen Behörden aufgelassen werden müssen, weil sich bei näherer Besichtigung der Stempelmarke des Frachtbriefes oft nur mit Zuhilfenahme der Lupe zeigt, dass die Ueberstempelung wirklich, wenn auch nicht in die Augen fallend, geschehen ist.

Vorschriften, betreffend die Tarife beim Thiertransport auf den Oesterreichischen Eisenbahnen.

Im Nachhange zu den bereits mitgetheilten Vorschriften über den Viehtransport selbst veröffentlicht Hofsekretär Dr. Freiherr von Buschmann vom Handelsministerium im „Central-

blatte für Eisenbahnen" No. 139, 141 und 142 die diesbezüglichen Tarifvorschriften folgenden Inhaltes:

I. Ermässigte Tarife: a) Wagenladungstarife im Allgemeinen. b) Ermässigte Tarife für Zuchtvieh. c) Tarifbegünstigungen für Wien.

II. Nebengebühren: a) Auf- und Ablegegebühr. b) Borstenvieh-Bespritzungsgebühr. c) Desinfektionsgebühren. d) Fütterungsgebühren. e) Manipulationsgebühr. f) Standgeld. g) Tränkungsgebühr: 1. Borstenviehtransporte, 2. Hornviehtransporte. h) Verpflegungsgebühren. i) Viehbegleiter-Beförderungsgebühren. k) Wagenreinigungsgebühr. l) Zuschlag für Werth-Interessedeklaration. m) Zuschlag für Lieferzeit-Interessedeklaration.

III. Frankaturzwang.

IV. Uebersicht der am 1. November 1884 in Geltung gestandenen Viehtarife: 1. Im Lokalverkehr. 2. Im internen Verkehr. Im Verkehre mit Wien insbesondere. 3. Im auswärtigen Verbandverkehre.

Dem Vernehmen nach werden die in der gegenwärtigen und der frühern Notiz inhaltlich angegebenen Zusammenstellungen der Oesterreichischen Vorschriften der Viehtransporte und Tarife in einem besonderen Abdrucke aus dem „Centralblatt für Eisenbahnen" erhältlich sein.

Türkische Eisenbahnanschlüsse.

Die „Pol. Corr." bestätigt die Nachricht der „N. Fr. Pr." über die Offerte der Ottomanbank für den Ausbau der Türkischen Eisenbahnen, wonach dieselbe eine zehnprozentige Verzinsung des aufzuwendenden Kapitals von 30 Millionen Francs verlangt, und fügt das Folgende hinzu: „Als Sicherheit verlangt die Ottomanbank die Verpfändung des Schafzehents und der Reineinnahmen der Bahnen. Hinsichtlich des Betriebes beansprucht sie ein Vorzugsrecht für den Fall, dass das Verhältniss zwischen der Türkischen Regierung und der jetzigen Gesellschaft einmal gelöst werden sollte. Auf Grund welcher Bedingungen dieses Vorzugsrecht ausgeübt werden sollte, wäre weiteren Verhandlungen vorzubehalten. Diese Propositionen bilden den Gegenstand von Verhandlungen auf der Pforte, und es ist nur zu wünschen, dass sie bald Klarheit verschaffen, ob eine Verständigung zu hoffen ist oder nicht, denn die Zeit für die Herstellung der Anschlüsse drängt und gestattet nicht mehr langwierige Verhandlungen, wie sie hier an der Tagesordnung zu sein pflegen."

Arlbergbahn und Trajektanstalt in Bregenz.

In Dorn's „Volkswirthschaftlicher Wochenschrift" wird der Betrieb der Arlbergbahn in einem Artikel ausführlich besprochen und ist der demselben angefügten Tabelle zu entnehmen, dass im Monat Oktober dieses Jahres 743 beladene Waggons durch die Oesterreichischen Trajektkähne nach den ausländischen Bodensee-Häfen befördert wurden, dass ferner die Einfuhr nach Oesterreich aus den Nachbarländern bis jetzt sich nur auf Vorarlberg, höchstens Tirol lokalisirt, während die Ausfuhr aus Oesterreich, namentlich via Romanshorn, schon ziemliche Resultate aufweist. Man ersieht endlich aus dieser Tabelle bei der Ausfuhr nach der Schweiz schon den Beginn eines direkten Verkehres mit Frankreich via Arlberg. Der gesammte Frachtenverkehr via Arlberg vollzog sich im Monat Oktober 1884 auf 4 782 Waggons.

Zuckertarife nach Triest und Fiume.

In einer Zuschrift an das Prager Handelsgremium erklärt die Südbahn Namens sämmtlicher Bahnverwaltungen, dem Wunsche des Gremiums entsprechend, die für Zuckersendungen nach Triest und Fiume bestehenden Frachtsätze sowie die hierauf gewährten Refactien unwiderruflich bis Ende August 1885 in Geltung zu belassen und dieselben noch ein weiteres Jahr aufrechtzuhalten, wenn bis 1. Juli 1885 kein Widerruf erfolgt.

Ausserordentliche Generalversammlung der Szamosthalbahn.

Dieselbe beschloss den Ausbau der Strecke Dees-Bistritz. Zu diesem Zwecke hat die Dees-Bistritzer Eisenbahngesellschaft ihre gesammten Werthe der Szamosthalbahn überlassen. Der Obergespan Baron Banffy, Präsident der Szamosthalbahn, konstatirte, dass sämmtliche Stammaktien begeben sind.

Verhandlung des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Ueber folgende Klage gegen die Ferdinands-Nordbahn wurde jüngst verhandelt: Im Monat Oktober vorigen Jahres wurden von einer Firma bei der Nordbahn zwei Kisten Wäsche zur Beförderung nach Bottoschan aufgegeben. Am 8. November ertheilte der Aufgeber der Nordbahn die Ordre, die Kisten nicht auszufolgen, sondern auf seine Rechnung in den Bahnmagazinen einzulagern, worauf seitens der Bahn die Verständigung über die erfolgte Ausführung der Ordre einlangte. Auf eine weitere, am 11. Dezember vom Aufgeber ergangene Ordre, die Sendung nach Wien zurück zu dirigiren, wurde demselben die Antwort, die Wäsche erliege in Suczawa-Itzkany und werde gegen Rückzahlung eines gegebenen (geringfügigen) Vorschusses nach Wien gesendet werden, welche Rückzahlung natürlich geleistet wurde. Da jedoch trotzdem die Waare nicht einlangte und vom Aufgeber reklamirt wurde, erhielt dieser am 29. Januar d. J. die Mittheilung, dass die Rückdirigirung der Sendung nicht erfolgen könne, weil diese in Folge eines Missverständnisses nicht aufgehalten und am 6. Dezember v. J. in Bottoschan bereits bezogen worden sei. Die klägerische Firma verlangte nun von der Bahn die Auszahlung des Fakturen-, respektive Handelswerthes der Waare im Betrage von 500 fl. In der Verhandlung bestritt der Vertreter der Nordbahn unter Berufung auf das Betriebsreglement zunächst die Höhe der Klageforderung, da nach diesem höchstens der Normalwerth, das ist 30 fl. Silber pro 50 kg, im vorliegenden Falle also 114 fl. beansprucht werden könnten. Aber selbst dieser Anspruch entbehre der Berechtigung, indem die Verpflichtung der Bahn zur Ausführung von Kontremandirungen nur für die Aufgabe- und Endstation bestehen, für eine Mittelstation jedoch nur Gefälligkeitssache der Bahn sei und diese daher für Verstösse, welche auf einer Mittelstation aus Kontremandirungen des Aufgebers erfolgen, nicht verantwortlich gemacht werden könne. Das Schiedsgericht verurtheilte nichtsdestoweniger nach längerer Berathung die Nordbahn zur Zahlung des vollen Klagebetrages von 500 fl. mit der Motivirung, dass die seitens der Nordbahn (oder der Lemberg-Czernowitzer Bahn als eigentlicher Verfrachterin) unterlassene schriftliche oder telegraphische Verständigung der Abgabestation von der zu erfolgenden Zurückhaltung der Sendung ein grobes Verschulden der Bahn involvire, was nach dem Gesetze der „böslichen Handlungsweise" gleichzuhalten sei.

Konkurrenzfähigkeit des Galizischen Petroleums.

Mit Rücksicht auf die Gruben in Sloboda rungurska hielt Centralinspektor Gintl von der Lemberg-Czernowitzer Bahn im Eisenbahnklub einen hochinteressanten Vortrag über die Vorzüglichkeit des Galizischen Petroleums. Nach einer kurzen Einleitung besprach derselbe das Vorkommen von Petroleum in allen Ländern der Welt unter Hinweisung auf ein reichhaltiges Kartenmaterial, auf welchem er die einzelnen Oelfelder in eingehender Weise erklärte. Hierauf besprach der Redner die Galizischen Lager, welche bereits seit dem Jahre 1771 bekannt zu werden anfingen, die Gewinnung, die Bohrmethoden, besonders das gegenwärtig zur Anwendung gelangende Canadische Bohrsystem, die Rechtsverhältnisse, und ging sodann auf die Produktion der sehr reichhaltigen Oelquellen in Sloboda über. Dr. Gintl theilte hierauf interessante Daten über die Ergiebigkeit der neuen Petroleumquellen mit, welche eine Ausbeute von täglich 650 bis 700 Barrels liefern; sodann kam derselbe auf die Nothwendigkeit der Erbauung von Lokalbahnen (Flügelbahnen) zu den Oelgruben zu sprechen und führte aus, dass sich hierdurch die Kosten des Rohmaterials um 1 fl. 50 kr. wenigstens vermindern würden. Nach eingehender Aufzählung aller Schwierigkeiten, welche sich bisher dieser Industrie in den Weg gestellt haben, gelangte er zu dem Schlusse und hob mit patriotischer Wärme hervor, dass die Petroleum-Industrie Galiziens in Oesterreich-Ungarn unbedingt konkurrenzfähig sei und einen ansehnlichen Theil des Konsums zu decken in der Lage wäre, wenn ein entsprechendes Kapital zum kontinuirlichen Betriebe verwendet, wenn eine rationelle Bohrmethode überall eingeführt, die Handarbeit durch Maschinen ersetzt, die nöthigen Lokalbahnen zu den ergiebigen Gruben, vor Allem aber nach Sloboda, erbaut und endlich wenn die kostbaren Mineralien, Petroleum und Ozokerit, unter die Bestimmungen des Berggesetzes wieder eingereiht werden. (Ueber die Geschichte des Galizischen Petroleums tragen wir demnächst einen kurzen Abriss nach.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die haussirende Tendenz der abgelaufenen Woche hielt für Bahneffekten an. Besonders waren Oesterreichische Staatsbahn (308,75) und Südbahn (149,50) wegen besserer Einnahmen favorisirt; Nordbahn stieg in Folge von Gerüchten über das abgeschlossene neue Uebereinkommen mit der Regierung auf 2388. Nur Nordwestbahn wich unbedeutend (175,25) wegen einer angeblichen Differenz mit der Regierung in den Verhandlungen über die Garantieerhöhung. Prioritäten, besonders der jungen Bahnen, erhielten sich in guter Nachfrage.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXXI.

Auf der 2. Avenue Hochbahn verkehren täglich etwa 300 Züge, 150 in jeder Richtung, doch nur während der Tageszeit; des Nachts ist der Verkehr eingestellt. Selbst während der „Kommissionszeit", d. h. während der 6 Stunden, wenn die einzelne Fahrt 5 Cts. kostet, sieht man wenige Züge mit 4 Waggons — meist nur mit 3; von 8½ Uhr V. bis 4½ Uhr N. genügen 3, zuweilen auch nur 2 Waggons und entsprechend schwache Lokomotiven.

Die Bahn beginnt am Harlem River, 127. Strasse, läuft die 2. Avenue entlang bis zur 23. Strasse, biegt in diese nach Osten zu ein und geht in einer zweiten Kurve in die 1. Avenue über. Durch die Fortsetzung der 1. Avenue, durch Allen- und Division-

streets führt sie endlich bis Chatham Square, dem oft genannten Knotenpunkte. Die Gesammtlänge dieser Strecke beträgt etwa 7⅓ Englische Meilen. Die Konstruktion ist im Allgemeinen nördlich von der 23. Strasse höher, als jene der 3. und 6. Avenue Bahnen, doch wirklich gefährlich ist die Strecke zwischen den Stationen der 23. und 34. Strasse. Von der 34. Strasse an fällt die Bahn und biegt dann scharf in die 23. Strasse ein; zwischen den beiden Kurven der 2. und 1. Avenue liegt die Station.

Der Verkehr ist, wie aus der Zahl und Länge der Züge erhellt, nicht mit jenem auf der 3. Avenue zu vergleichen, er ist schwächer, als auf jeder anderen Strecke.

Nun hat man diese Hochbahn auserkoren, um die Elektricität als Betriebskraft darauf zu erproben.

Während der Zeit von 8½ Uhr V. bis 4½ Uhr N. dürfte man auf dieser Bahn allerdings nicht mehr Strom brauchen, wie des Nachts auf der 3. Avenue; die Sache wird aber, dem Berichte eines Reporters, welcher einen der in dieser Beziehung am besten informirten Männer, den Neffen des Mr. Cyrus W. Field, Mr. Stephen D. Field, konkurrirenden Motorbesitzer, interviewte zur Folge, wieder so angegriffen, dass ein günstiges Resultat selbst auf dieser verhältnissmässig verkehrsarmen Strecke kaum zu erwarten ist.

Der Plan ist folgender: Eine einzige Elektricitätsquelle für jede Strecke, hier also auch nur eine einzige für 7⅓ Englische Meilen = ca. 11½ km = ca. 1½ Deutsche Meilen. Es wurde nicht gesagt, ob die riesige Maschinerie an einem der Endpunkte oder in der Mitte der Strecke aufgestellt werden soll.

Als Leiter des Stromes soll eine dritte Schiene in die Mitte eines jeden Schienenstranges gelegt werden; das ist eine sehr gute Methode, und da man Porzellan zur Unterstützung der Mittelschiene verwenden will, so kann man eine ausserordentlich hohe Isolation erreichen. Jedenfalls müsste aber diese dritte Schiene so verdeckt werden, dass nur die Bürsten oder die entsprechenden Vorrichtungen zum Stromabnehmen dazu gelangen könnten; das Leben der Arbeiter, welche stets auf den Konstruktionen zu thun haben, würde ohne solchen Schutz zu sehr gefährdet sein. Oft sieht man, wie die Arbeiter zwischen den Schwellen durchkriechen, sich vor dem nahenden Zuge zu retten; kaum ist der Kopf nachgezogen, so gleitet der Aschenkasten der Lokomotive über die Stelle hin, wo der Hut noch sichtbar ist. Dieses Flüchten unter das Gleis findet alle 3 bis 5 Minuten statt, wenn es die Umstände mit sich bringen.

Allerdings hat man jetzt bereits lange Strecken seitwärts der Schienen mit Laufbrettern versehen, diese „Bürgersteige" in schwindelnder Höhe sind aber sehr schmal, etwa 2 Fuss breit und haben keine Geländer, mit Ausnahme auf der hohen Konstruktion zwischen den Stationen der 104. und 116. Strasse, 9. resp. 8. Avenue. Fährt ein Zug an Arbeitern, welche auf den Laufbrettern stehen, vorüber, so müssen sie „Front" machen, sonst werden sie leicht von den Waggons an den Schultern erfasst und hinab auf die Strasse gestossen. Gearbeitet wird auf den Hochbahnen das ganze Jahr hindurch; so wechselte man auf der 3. Avenue-Linie von der 106. Strasse nach Süden diesen Sommer Nieten aus, strich zwischen Chathamsquare und der Batterie die Konstruktion neu an u. s. w. Es giebt auch im Winter der Arbeiten genug, ganz abgesehen von den regelmässigen genauen Revisionen.

Mr. Stephen D. Field behauptet nun, da man Ströme von höchstens 600 Volt anwenden wolle, könne kein Mensch beschädigt werden, erst bei 1 000 Volt Spannung beginne die Gefahr.

Es ist traurig, wenn man Derartiges, von Männern für die Offentlichkeit gesprochen, liest, von Männern, welche sich rühmen, Fachleute zu sein. Der Leitungswiderstand des menschlichen Körpers variirt, wie der von verschiedenen Kupfersorten verschiedenen Querschnittes, das lehrt schon das Raisonnement; ausserdem kommt es darauf an, wie der Kontakt stattfindet. Die gewöhnlichen „Bravourstücke" werden mit den Händen, allenfalls noch mit der Zungenspitze ausgeführt; die Arme sind verhältnissmässig dünn, leiten also schlecht und daher bedarf es eines Stromes von grosser Quantität nebst hoher Spannung, um einen Menschen zu tödten. Fällt man aber bei Regenwetter in nassen Kleidern zwischen der Mittelschiene und einer der äusseren Schienen nieder, was bei Regen- oder Thauwetter sehr leicht möglich ist, und berührt beide Schienen mit den Oberarmen, mit den Schenkeln oder gar mit dem Rumpfe, so wird man, weil am ganzen Körper gut leitend, bei der vorhandenen ungeheuren Quantität auch mit 200 Volt Spannung mindestens schwer gelähmt, ja wahrscheinlich sofort getödtet. (Es soll nämlich Erdrückleitung angewendet werden, was auch sehr praktisch ist.)

„Mail and Express" heisst das Leiborgan des Mr. Cyrus W. Field und das Interview seines Neffen Steffen wird darin unter folgender Ueberschrift gebracht:

No danger to change.

The commercial telegraph electician on „L" motors. Inventor Field says, introduce electricity for the honor of science and Amerika. Safer and cheaper than steam. Rivals to arbitrate.

Nun wissen wir es. „L" motors will sagen, Motors auf L roads, d. h. elevated roads; das „L" wird in hiesigen Blättern allgemein für „elevated" gebraucht.

Ich beleuchtete soeben die Gefahr der Arbeiter, wenn die Mittelschiene nicht verdeckt ist. Ein jeder Arbeiter kann nur einmal sterben, auch jeder Passagier nur einmal, deshalb schwebt das zahlende Publikum in keiner grösseren Gefahr, obwohl die Todesart eine andere sein würde. Das Bremsen ist die schwache Seite der hiesigen Kondukteure und Bremser; sehr häufig kommt es bei schlüpfrigen Schienen vor, dass die Züge, trotz der Dampfbremsen und des Reversirens, aufeinanderfahren, viele leichte Verletzungen der Passagiere verursacht. Bis jetzt sind erst wenige einzeln fahrende Lokomotiven von den Hochbahnen herunter gefallen, Passagierwaggons, so viel ich weiss, noch gar nicht, obwohl ein vollbesetzter vor etwa 2 Jahren bei Cortland-street-Station, 6. Avenue, bereits stark überhing und nur durch eine dicke Telegraphenstange vom Hinabstürzen gerettet wurde. Was nicht war, kann aber jeden Tag kommen, und diese Eventualität wird auf jener schiefen Ebene zwischen der 34. und 23. Strasse bei Einführung elektrischer Motore in bedenkliche Nähe gerückt. Der zu Thal fahrende Zug befindet sich dort auf dem äusseren Gleise und sollte nun der Strom ausbleiben, wenn ein Zug bereits gleitet, so ist letzterer verloren. Bricht bei der Lokomotive eine Kolbenstange, fliegt ein Cylinderdeckel heraus (häufige Vorkommnisse auf den „L" roads), so wirkt doch noch eine Seite der Maschine. Bleibt aber bei schlüpfrigen Schienen der Strom aus, so schiesst der Zug ohne Kontrole in die Kurve hinein, vermuthlich auch auf die Strasse hinunter. Wie oft die Armaturen ausbrennen, die Bürsten locker werden, die Riemen reissen oder gleiten, weiss ein Jeder, der Motore kennt, sie sind, der Natur der Sache gemäss, viel launischer, als stationäre Dynamo-Maschinen. Wie oft haben auf einer gewissen elektrischen Eisenbahn selbst Gäste den Motor 1, ja 2 Englische Meilen weit nach der Remise schieben müssen, weil die Armatur durchgebrannt oder sonst etwas in Unordnung gekommen war. Die beste Armatur ist in Gefahr, wenn am Ende der Bahn viel Motore arbeiten und bei schlechtem Wetter der fragliche Motor dicht bei der Elektricitätsquelle zu arbeiten beginnt. Deshalb wäre die Theilung der Strecke in Sektionen, wie man es erst plante, besser gewesen.

Um 1 Pferdekraft zu erzeugen, braucht während der Zeiteinheit eine Hochbahnlokomotive 15 Pfund bester Kohle, eine stationäre Maschine jedoch nur 4½ Pfund geringerer Qualität. Mr. Field sagt, Mr Edison arbeite daran, Elektricität direkt aus Kohlen ohne das Zwischenmittel des Dampfes zu erzeugen; vorläufig geht es aber noch nicht.

Mr. Keely schoss neulich seinen Aktionären auf Sandy-Hook etwas vor, Mr. Field und Genossen erwarten, dass man ihnen die Bagatelle von 1 Million Dollar zu Experimenten vorschiesse. Fünf verschiedene Gesellschaften werden ihre Motore laufen lassen: Field Electric Railway Co.; Edison Electric Railway Co.; Siemens Electric Railway Co.; Daft Electric Railway Co.; Beutler-Knight Electric Railway Co. Die dritte Schiene und die stationäre Maschinerie soll auf gemeinschaftliche Kosten gelegt respektive aufgestellt werden; der brauchbarste Motor wird durch ein Schiedsgericht gewählt, eventuell ein ganz neuer „Kommissionsmotor" konstruirt.

Es wäre Schade, wenn die Elektricität als bewegende Kraft auf dieser Hochbahn durch übereilte Ausführung der Anlage Schiffbruch erleiden würde. Ausführbar ist die Sache unter Umständen jedenfalls, doch ist die grösste Vorsicht geboten, nicht nur um einen finanziellen Fehlschlag zu vermeiden, sondern auch um Menschenleben zu schonen.

Ist die Isolation nicht eine vorzügliche, so kann, bei der Länge der Strecke während ungünstigen Wetters der Stromverlust so gross werden, dass alle Züge stecken bleiben.

Es ist merkwürdig, welchen Ansichten über Stromverluste ich hier fast immer begegnete, und mit welcher Salbung mir eine sehr bekannte Person den Bären aufbinden wollte, eine Englische Meile Amerikanischer oberirdischer Telegraphenleitung besitze bei Regenwetter einen Widerstand von 800 000 Ohm. Im vorigen Herbste habe ich eine höchstens 15 Monate alte sehr gut erhaltene echt Amerikanische Telegraphenleitung Wochen lang bei gutem und schlechtem Wetter sorgfältig auf Isolation geprüft und werde die Zahlen gelegentlich mittheilen. Stets hatte ich Kämpfe wegen der Isolationsfrage zu bestehen, und wie wenig man hier auf gute Isolation giebt, zeigt der neue Leuchtthurm am Hell-Gate. Wir hatten bis jetzt noch nicht viel „abscheuliches Herbstwetter", aber doch neulich dicken Nebel. Ich konnte keine Spur vom Lichte des Leuchtthurmes entdecken. Sollten 54 000 Kerzenstärken nicht einmal eine Englische Meile weit in den Nebel hineindringen, nicht wenigstens einen fahlen Schein geben? Ich fuhr später hinüber, mir den Leuchtthurm näher anzusehen, und entdeckte eine Menge ziemlich primitiv isolirter Drähte, welche hinaufführten. Höchstwahrscheinlich leiten diese Drähte den Strom. Wenige Tage darauf gab es Regen- und Schneewetter: die ganze Nacht über war der Leuchtthurm un-

sichtbar, obwohl ich die Lichter in Häusern am Eastriver ganz deutlich sehen konnte — es war kein Nebel.

Kein Zweifel also, sobald ungünstiges Wetter ohne scharfen Wind ist, brennt es nicht. Vermuthlich brannten die Lampen während des Nebels auch nicht.

Die Strassen Newyorks werden im Winter häufig arg verweht; das „Bürsten" und Schaufeln ist theuer und letzteres beansprucht auch viel Zeit. Nun hat sich eine „Newyork Snow Melting Co." gebildet. Eine Maschine wurde konstruirt, welche 60 bis 80 Karren Schnee in einer Stunde schmelzen soll. Im kommenden Winter will man das System erproben.

Der Eisenbahnkrieg wird mit Ausdauer weiter geführt, und auch für die Angestellten bereits fühlbar. Auf der West-Shore-Bahn kann man jetzt für 9 Dollar von hier nach Chicago fahren. Ein Tickethändler verkaufte bereits Billets via Newyork Centralbahn nach Buffalo (Niagara-Fälle) für 2 Dollar, obwohl die Bahn selbst noch 4 Dollar 65 Cents berechnet. Die West-Shore-Bahn berechnet 3 Dollar, der Händler 2 Dollar 50 Cents.

Getreide wird von Chicago hierher für 17 und 15 Cents pro 100 Pfund transportirt, das ist etwa ⅓ Pfennig pro Deutsche Meile.

Die Folgen dieses „Krieges" treten bereits hervor: man wird vom 1. Dezember ab die Gehalte der Angestellten auf einigen der wichtigsten Bahnen ermässigen. Leute, welche die hiesigen Verhältnisse genau kennen, sagen bereits voraus, dass sich nun die Zahl der Eisenbahnunfälle bedeutend vermehren werde.

Mit welcher Rücksichtslosigkeit vorgegangen wird, erhellt aus folgender Korrespondenz des „Evening Telegram" (Abendblatt des „Newyork Herald") aus Cornwall, Newyork, vom 21. November: Ein Angestellter stellte einem Vorgesetzten vor, dass es nicht möglich sei, ein anständiges Heim für seine Familie zu behalten, wenn die Gehalte reduzirt würden und die Angestellten, welche bis jetzt die Freifahrt zu ihrer Dienststelle geniessen, in Zukunft die Fahrt zum Dienste und retour zahlen sollen. Der Vorgesetzte antwortete: A railroader has no business to have a home", d. h. ein Eisenbahner braucht kein Heim.

Ich lege der geehrten Redaktion das betreffende Blatt mit vor. Derartige Ausdrücke sind nicht etwa Scherze, kordiale bonmots; oh nein, das ist bitterer Ernst!

Literatur.

Eisenbahn-Kalender für Oesterreich-Ungarn 1885. Dieser nun im VIII. Jahrgang erschienene Kalender erfüllt sowohl dem administrativen, als technischen Eisenbahner ein fühlbares Bedürfniss. Er enthält in compendiöser und doch leicht übersichtlicher Darstellung und dabei in eleganter Ausstattung alles kalendarisch Wissenswürdige. Durch die Mittheilung der Oesterreichischen und Ungarischen Gesetze, Verordnungen und gerichtlichen Entscheidungen in Eisenbahnsachen hat dieser Kalender auch für das Ausland einen Werth. Das gilt auch von den „Vorkommnissen auf dem Gebiete des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnwesens 1883/84" von Dr. Victor Röll, welchen gediegenen Aufsatz wir auch bei der Jahresübersicht in dieser Zeitung benutzen werden. Die Herausgeber, Sekretär Dr. Nilius, Büreauchef Weil und Oberinspektor Westermayer, haben sich durch die mühevolle Arbeit ein neues Verdienst erworben, um so mehr, als das nicht unbedeutende Erträgniss dieses Kalenders dem „Eisenbahn-Unterstützungsfonds" und andern humanitären Zwecken für Bahnbedienstete zugeführt wird.

Von der **Zeitschrift des Königlich Preussischen statistischen Bureaus** (herausgegeben von dessen Direktor, Geheimen Regierungsrath E. Blenck) ist soeben der XXIV. Jahrgang (1884) abgeschlossen und in einem stattlichen Bande mit mehreren graphischen bezw. kartographischen Darstellungen ausgegeben worden. Derselbe hat folgenden reichen Inhalt:

Die Preussischen Sparkassen im Rechnungsjahre 1882. Von Dr. Conrad Bötzow. — Der Erwerb und Verlust der Reichs- und Staatsangehörigkeit im Preussischen Staate während des Jahres 1883. — Die Lebens- und die Feuerversicherung in Preussen in den Jahren 1881 und 1882 und die Ergebnisse der Deutschen Versicherungsanstalten im Jahre 1882 mit Rückblicken auf frühere Jahre. Von H. Brämer. — Die Ueberwachung der Dampfkraft in Deutschland. Von L. Francke. — Die Wälder und die Waldnutzungen in Finland vom wirthschaftlichen Standpunkte. Bearbeitet vom Kaiserlich Deutschen Konsul Frhrn. von Lamezan. Mit 2 Tafeln graphischer bez. kartographischer Darstellungen. — Vergleichende Darstellung aus der Finanzstatistik der Preussischen Gemeinden für das Jahr 1883/84 von W. v. Tzschoppe. Mit 3 Tafeln graphischer Darstellungen. — Anbauveränderungen in Frankreich. — Die Geburten, Eheschliessungen und Sterbefälle bei der Civil- und Militärbevölkerung des Preussischen Staates im Jahre 1883. — Grösste Niederschlagsmengen in Deutschland, mit besonderer Berücksichtigung Norddeutschlands. Von Dr. G. Hellmann. — Das Religionsbekenntniss der Schüler höherer Lehranstalten in Preussen, — Die Entwickelung der kommunalen Wohnungsstatistik und ihre Ergebnisse. Von M. Hövet. — Nekrologe. — Bücheranzeigen. — Statistische Korrespondenz.

Als besondere Beilagen sind dem Bande beigegeben: Wirkliche und Mittelpreise der wichtigsten Lebensmittel für Menschen und Thiere in den bedeutendsten Marktorten der Preussischen Monarchie während des Kalenderjahres 1883 bezw. des Erntejahres 1882/83. Auf Grund der Marktberichte von 165 Preussischen Marktorten bearbeitet vom Königlichen statistischen Bureau. — Ergebnisse der von den landwirthschaftlichen Vereinen im Juli 1884 kreisweise benutzten Schätzung der Ernteaussichten der wichtigsten feldmässig angebauten Früchte in Preussen, in Prozenten einer Mittelernte ausgedrückt. Im Auftrage des Königlichen Ministeriums für Landwirthschaft, Domänen und Forsten aus den Originalberichten zusammengestellt vom Königlichen statistischen Bureau. — Ergebnisse der von den landwirthschaftlichen Vereinen im Oktober 1884 kreisweise bewirkten Ermittelung des Ernteertrages der wichtigsten feldmässig angebauten Früchte im Jahre 1884, verglichen mit den endgültigen Ergebnissen der in den einzelnen Gemeinden und Gutsbezirken vorgenommenen Ermittelung des Ernteertrages von 1883 und den Schätzungszahlen einer Mittelernte, nebst einer sich mit auf die Vorjahre erstreckenden, vergleichenden Uebersicht. Im Auftrage des Königlichen Ministeriums für Landwirthschaft, Domänen und Forsten zusammengestellt vom Königlichen statistischen Bureau.

Verschiedenes.

Fabrikation und Verbrauch an Stahlschienen in Amerika.

Im verflossenen Jahre sind in den Vereinigten Staaten 1 600 000 t Stahlschienen gewalzt. Davon fielen auf neue Linien 600 000 t und der Rest auf die Herstellung 2. Gleise und die Reparatur der alten Gleise, von denen er 5,42 pCt. ausmacht. Danach wäre der ganze Oberbau in 18,4 Jahren zu erneuern. Ende 1883 waren etwas mehr wie ½ sämmtlicher Schienen aus Eisen, deren Abgängigkeit Ende 1873 = 10,3 pCt. betrug. Als mehr Stahlschienen statt Eisenschienen eingewechselt wurden, reduzirte sich im Jahre 1877 die Abgängigkeit auf 5,92 pCt., welche aber 1881 wieder auf 11,16 pCt. stieg und endlich im Jahre 1883 mit 5,42 pCt. abschloss.

Die Produktion an Stahlschienen stieg von 83 391 t im Jahre 1872 auf 1 304 393 t im Jahre 1882.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. (Oesterreichische Linien.) Eröffnung einer Güter-Station in Zuczka. Mit 25. Dezember 1884 wird unsere Haltestelle Zuczka für den gesammten Güterverkehr eröffnet und können demnach von diesem Tage an Eil- und Frachtgüter aller Art, sowie lebende Thiere in Zuczka zur Auf- und Abgabe gelangen.

Die für Gütersendungen von und nach Zuczka zur Einhebung kommenden Gebühren sind aus dem gleichfalls mit 25. Dezember l. J. in Kraft tretenden Nachtrag VI. zum Theil II der Gebührentarife für den Gütertransport im Localverkehre auf den Oesterreichischen Linien der Gesellschaft, giltig vom 1. Juni 1882, zu entnehmen.

Exemplare dieses Tarif-Nachtrages können von der gesellschaftlichen Centralleitung in Wien, von der Betriebs-Direktion in Lemberg und den Stationen der Oesterreichischen Linien der Gesellschaft bezogen werden.

Wien, am 1. Dezember 1884. (2993)
Der Verwaltungsrath.

II. Verkehrsstörungen.

Königl. Ung. Staats-Eisenbahnen. In Folge Eisganges ist der Trajektverkehr zwischen Gombos und Erdöd unterbrochen und wurde der Gesammtverkehr zwischen obgenannten Stationen am 4. Dezember l. J. mit Zug 8 auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 10. Dezember 1884.
Der Sektions-Chef. (2994)

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 1271.)

No. 23. Jahrgang 1884. Berlin, am 13. Dezember 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 11. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A A	255	1	Ballen	Hanf —	100	1	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
2	A B	110	1	Kiste	? —	—	2	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	bekl. v. Mannheim n. Deutz.
3	A G	51	1	Sack	Cocosnüsse —	14	3	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
4	A H	12244	1	Kiste	gefüllt —	39,5	4	Trier r. M.	„	
5	A L	2836	1	„	— —	35,2	5	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
6	A M	8096	1	„	Wein —	123	6	Aix M.	Grand Centr. Belge	
7	A M	6019/22	4	Korbflaschen	Benzin —	—	7	Aachen	Linksrh. Köln	
8	A S	4	1	hölzerner Koffer mit Schlüssel	— —	22	8	Saarbrücken	„	
9	A W	44	1	Fass	Obst —	122	9	Friedrichshafen	Württemb. Stsb.	
10	B	878 A	1	Ballen	Garn —	106	10	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	
11	B weiss	—	2	Bunde	Ofenringe —	38,5	11	Mehlsack	K. E.-D. Bromberg	
12	B M	18951	1	Wagen	Roheisen —	10 000	12	Ueckendorf-Wattenscheid	Rechtsrh. Köln	
13	B & R	2036	1	Kiste	Holzextrakt —	10	13	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
14	B W	543	1	—	Amboss —	271,5	14	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
15	C	—	8	Colli	gusseis. Ofenfüsse —	8	15	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
16	C C	231/3	3	Ballen	Papier —	185	16	Emmerich	Rechtsrh. Köln	
17	C E	1686	1	Korb	Konserven —	20	17	Aachen	Linksrh. Köln	
18	C F	—	8	Colli	Guss —	10	18	Köln Gereon	„	
19	C G H	1081	1	Kiste	gefüllt —	31	19	Aachen	„	
20	C J	500	1	Pappschachtel	— —	0,5	20	Posen	K. E.-D. Breslau	
21	C J S B	29 6394	1	Ballen	Kuhhaare —	38	21	Dordrecht	Niederländ. Stsb.	
22	C S	4447	1	Kiste	leer —	37	22	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
23	C V S	367	1	—	Eisenkugel —	4	23	Mühlhausen i./Thür.	„	Mühlhausen bez.
24	C W	5340	1	Kiste	gefüllte Spulen —	25	24	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
25	D	—	1	Bund	Bandeisen —	33	25	Neuss	Linksrh. Köln	
26	D	11	1	Kiste	Maschinentheil —	18	26	Neuss	„	
27	D K	4525	1	Pack	gefüllt	12	27	Aachen	„	
28	E	1 4 2/3	2 2	Körbe Pack	Bürsten u. Lampentheile hölzerne Stiele	66	28	Langendreer Rh.	Rechtsrh. Köln	
29	E oder F	3	3	Säcke	Kartoffeln —	243	29	Dudweiler	Linksrh. Köln	
30	E L	1029	1	Kiste	gefüllt —	6,5	30	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	Rentwertshausen bez.
31	F	—	1	Säckchen	Flachs —	8	31	Tübingen	Württemb. Stsb.	
32	F	13	1	Ballen	? —	53	32	Braunschweig	Braunschweig.	beschrieben Wien.
33	F	68	1	Korb	Eisenwaaren —	—	33	Wetter	K. E.-D. Elberfeld	
34	F C	1/3	3	—	Ventile —	—	34	Wetter	„	
35	F G	—	1	Kiste	leer —	29	35	Soest	K. E.-D. Hannover	
36	F H	7335	1	Fass	leer —	6	36	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
37	F N C	4270	1	Kiste	leer —	27	37	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Ilmenau bez.
38	F S	222	1	Bierfass	leer —	18	38	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
39	F S	5985	1	Kiste	leere Cigarrenkisten —	47	39	B.-Borbeck	Rechtsrh. Köln	
40	G	—	1	Beutel	Schrot —	20	40	Essen	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Köln-Pantaleon.
41	G	56602/4	3	Körbe	Wein —	329	41	Mannheim	Badische Staatsb.	
42	G A	502	1	Fass	leer —	5	42	Gau-Algesheim Stat.-Verw.	Hess. Ludwigsb.	
43	G D	1	1	„	leer —	10	43	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
44	G G	6044/6053	2	Kisten	anscheinend Wäsche	37	44	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
45	G H	1/5	5	—	Kinderwagen —	67	45	Vlissingen Hafen	Niederl. Staatsb.	
46	G H	737/41	2 1 1	Pack — —	Rohrsessel Blumentisch Papierkorb	26	46	Linz a/Rhein	Rechtsrh. Köln	
47	G S	204562	1	Kiste	? —	27	47	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke	Signatur Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
48	H	3459	1	Petrol.-Fass	leer	—	34	48	Düsseldorf K. M.	Rechtsrh. Köln	
49	H	—	1	—	Ofenknie	—	2,5	49	Melle	K. E.-D. Hannover	
50	Ha	42468	1	Wagen	Kohlen	—	—	50	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
51	H B S	4729	1	Fass	leer	—	85	51	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
52	H C H	5020	1	Kiste	Reibemaschine	—	4	52	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
53	H D	1022	1	„	Printen	—	10	53	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
54	H D V	546	1	Pack	Leder	—	25	54	Hasselt	Grand Centr. Belge	
55	H F	1015	1	Kiste	Conserven	—	41,5	55	Bremen	K. E.-D. Hannover	
56	H M	1106	1	„	?	—	20	56	Breslau O. Th.	K. E.-D. Breslau	
57	H S	438	1	Ballen	Leinwand (?)	—	35	57	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevis.
58	J	71	1	Sack	Knochen	—	46	58	Mannheim	Badische Stsb.	Muggensturm-Mannheim bez.
59	J	2960	1	Korb	gefüllt	—	28	59	Aachen	Linksrh. Köln	
60	J H B	4502	1	Kiste	?	—	12,25	60	Oderberg	K. E.-D. Breslau	
61	J L	100	1	„	gefüllt	—	74	61	Aachen	Linksrh. Köln	
62	J M	—	1	Stange	Eisen	—	22	62	Heyst op den Berg	Grand Centr. Belge	
63	K	88/90	3	Bund	Spazierstöcke	—	116	63	Dordrecht	Niederländ. Stsb.	
64	K	6782	1	Kiste	gefüllt	—	71	64	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
65	K B	106	1	Rolle	Packpapier	—	—	65	Strassburg	Elsass-Lothring.	
66	K R	1801	1	Kiste	gefüllt	—	68	66	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
67	K rrh.	22097	1	Wagen	Kohlen	—	—	67	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
68	L	40	1	Pack	Eisenwaaren	—	10	68	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
69	L	887	1	Fass	leer	—	21	69	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
70	L R	223	1	Kiste	Revolver	—	137	70	Aachen	Linksrh. Köln	
71	M A	2154	1	„	leer	—	6	71	Ruhrort Rhein	Rechtsrh. Köln	
72	M B	12209	1	Sack	?	—	57	72	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	Mühlhausen / Neustadt-Gilldrf bez.
73	M G	2902/9	8	Fässer	gefüllt	—	1965	73	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
74	M H	1640	1	Ballen	rohes Leinen	—	17	74	Aachen	„	
75	M M F	72 / 100	2	—	Vorsatzbretter	—	—	75	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	St. Illowo bez.
76	M M	6946	16 / 1 / 1	Stück / Bund / Kiste	Schienenstühle / Ankerschrauben / Wagentheile	— / — / —	877 / 26 / 153	76	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
77	M	7325/6	2	Bund	Kupferstangen	—	13	77	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
78	M S	1	1	Ballen	Leder	—	65,5	78	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
97	M Z	5452	1	Kiste	—	—	30	79	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
80	N D	359	1	Fass	Oel	—	197	80	Essen Rh.	„	
81	No.	7670	1	Kiste	Zündhölzer	—	63	81	Barneck	K. E.-D. Erfurt	Eisleben bez.
82	O	—	1	Pack	Säcke	—	44	82	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
83	O S	2681/3	3	Kisten	Holzspielwaaren	—	180	83	Rosenberg	K. E.-D. Breslau	
84	P	—	1	Pack	Eisenwaaren	—	11	84	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
85	P	—	1	Bund	Gasrohre	—	45	85	„	„	
86	P	13	1	Sack	Kartoffeln	—	55	86	Opladen	„	
87	P	2760/1	2	Pack	Kohlenlöffel	—	17	87	Hagen	„	
88	P	1320/1 / 1327	3	Ballen	—	—	132	88	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
89	P C	390/1	2	„	Gewebe	—	100	89	Lanaeken	Grand Centr. Belge	
90	P C	370/1	2	„	Gewebe	—	124	90	Maestricht	„	
91	P D	223	1	„	Baumwollwaaren	—	36	91	Düren	Linksrh. Köln	
92	P M	4885	1	Kiste	Uhren	—	27	92	Aachen	„	
93	P W	4384	1	Ballen	gefüllt	—	24	93	Köln Gereon	„	
94	R C	1123	1	„	Wollenwaaren	—	150	94	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
95	R W	1/2	2	Kisten	Kurzwaaren	—	18	95	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
96	S & C	2	1	Weinfass	leer, gebr.	—	111	96	Tübingen	Württemb. Stsb.	
97	S G	1412	1	Ballen	Wollwaaren	—	48	97	Aschaffenburg G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
98	S S	—	2	Säcke	Hefe	—	100	98	Hasselt	Grand Centr. Belge	
99	T F	23	1	Fass	gefüllt	—	88	99	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
100	Th D	8	1	—	eisern. Rohr	—	21	100	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
101	T / L G	21	1	Fass	Leinöl	—	42,5	101	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
102	R	13369	1	Kiste	?	—	65	102	Lübeck G.-E.	Lübeck.Büchener	am 21/11. aus Wagen 41874 Elberfeld entladen.
103	U K	20	1	Fass	Butter	—	16	103	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
104	V	—	1	Kiste	gefüllt	—	50	104	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
105	W	1	1	Packet	9 leere Körbe	—	33	105	Cassel	K. E.-D. Hannover	
106	W	1	1	Sack	Kartoffeln	—	66	106	Darmstadt G.-E.	Hess. Ludwigsb.	Wörrstadt-Darmstadt bez.
107	W	8	1	Ballen	Flachs	—	25	107	Cues-Bernkastel	Linksrh. Köln	
108	W B	232	1	Pack	Kohlenlöffel	—	17	108	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
109	W W	4483	1	Kiste	?	—	9	109	Breslau O. Th.	K. E.-D. Breslau	
110	W W / G	—	2	—	Ofentheile	—	8	110	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Colli m. Adressen sign.						
111	B A B	342	1	Bierfass	leer	—	28	111	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
112	Scharwächter Claekens	—	1	Packet	?	—	3	112	Hasselt	Grand Centr. Belge	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	Composition	—	8	Stück	Zinn —	24	113	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	von der Firma C. F. Mund in Naumburg als ihr nicht gehörig zurückgegeben. Soll vor ca. 3 Monaten bei einer Eisenladung eingegangen sein.
114	{ C S Vierlingsbeck }	342	1	Pack	6 Viehlöffel —	5	114	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
115	Dolhain	—	1	Fass	Kraut —	72	115	Aachen Rh.	Linksrh. Köln	
116	Elsass	9463	1	Wagen	? —	—	116	Stolberg Velau	„	{ ab Giessen als leer am 24/11. 84 eingegangen.
117	Erfurt	23012	1	„	6 weisse Sandsteine —	—	117	Weitmar	K. E.-D. Elberfeld	
118	Fagnart	—	1	Collo	Eisen —	1,5	118	Walcourt	Grand Centr. Belge	
119	{ F C B Fulda }	6763	1	Kiste	2 emaillirte Eimer —	28	119	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
120	F. Engelhard	—	2	Pack	leere Säcke —	43	120	Hagen	„	
121	{ F M Dresden }	2	1	—	Tisch —	?	121	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
122	{ Frau Gronwaldt Berlin }	—	1	Korb	? —	31	122	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
123	{ F W Tücht jr. Hagen }	—	2	Pack	Säcke —	75	123	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
124	G. Blumenthal	—	1	Fass	leer —	9	124	Linz a/Rhein	„	
125	{ Gebr. Diedrichs }	2459	1	Bierfass	leer —	29	125	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
126	{ Gebr. Ibing }	2774	1	„	leer —	30	126	„	„	
127	{ G. E. Hoff & Co. Strassburg }	15	1	—	Decke —	—	127	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
128	{ Gülden-phennig }	—	1	Pack	leere Säcke —	22	128	Schwerin	Mecklenb. Fr.-Frz.	
129	Haspe	5756	1	Bierfass	leer —	21	129	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
130	Karlsruhe	324. 834	2	—	Wagendecken —	—	130	Breslau	K. E.-D. Breslau	
131	{ L. Hagen }	3896	1	—	Schraubstock —	28	131	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
132	{ Löwenbräu München }	5436	1	Fass	leer —	23	132	Hennef	Rechtsrh. Köln	
133	Masson	—	2	{ Geflügelkörbe }	leer —	17	133	Hochfelden	Elsass-Lothring.	
134	{ M. Sternberg Nyiregyhaza }	—	1	Pack	Säcke —	21,5	134	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
135	{ Peter Riemann Borbeck } { Georg Katzmann Borbeck }	33 / 33	1	Kasten	Auswanderungsgut —	61	135	{ Oberhausen K. M. Gep.-Exp. }	Rechtsrh. Köln	
136	{ Schmidt Schneidemühle }	—	1	Korb	Kleider —	14	136	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
137	Station	?	1	„	4 Drahtkörbe —	7	137	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
138	{ T G Düsseldorf }	591	1	Kiste	leer —	24,5	138	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
139	Willebroeck	—	1	—	Decke —	10	139	Couvin	Grand Centr. Belge	
140	unleserlich	—	1	1/8 Tonne	leer —	7	140	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
					C. Colli m. Nummern sign.					
141	—	II	1	—	Rohrkorb —	3,5	141	Breslau	K. E.-D. Breslau	
142	—	21	1	Fass	Oel —	255	142	Almelo	Niederländ. Stsb.	
143	—	547	1	—	Privatdecke —	—	143	Herbesthal	Linksrh. Köln	
144	—	997	1	—	eisernes Gegengewicht	12	144	Maestricht	Grand Centr. Belge	
145	—	1046	5	—	Bügeleisen-Bolzen —	—	145	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
146	—	5815	1	Packet	Düten —	13	146	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
					D. Colli mit Figuren sign.					
147	{ // Strich weiss }	div.	8	Stück	eiserne Dachfenster —	43,5	147	Gotha	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
148	× weiss	—	1	„	Kohleneimer —	3	148	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
149	#	219	1	—	kleine Ofenplatte —	0,25	149	Leipzig Thür. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
150	A	3250	1	Kiste	Spielwaaren —	240	150	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	
151	Düsseldorf	29	1	Sack	Lumpen —	15	151	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
152	altes Zeichen neues abgerissen	2 8 —	3	Säcke	Zucker —	200	152	Sprendlingen Stat.-Verwltg.	Hess. Ludwigsb.	
153		275	1	Korb	Kandis —	20	153	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
154	W	2669	1	Ballen	gefüllt —	50	154	Aachen	Linksrh. Köln	
155	M	4470	1	Kiste	Wein —	137	155	Fyenood	Niederländ. Stsb.	
					E. Colli ohne Signatur.					
156	—	—	1	—	Brecheisen —	—	156	Elm	K.E.-D.Frankf.a/M.	
157	—	—	4	Bretter	à 3 m lang, 30 cm breit	34	157	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
158	—	—	77	Stück	Dachschiefer —	—	158	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
159	—	—	1	Fässchen	ansch. Dinte —	19	159	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
160	—	—	2	Pack	Draht —	66	160	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
161	—	—	1	Ring	" —	28,5	161	Vohwinkel	"	
162	—	—	1	"	" —	15	162	Brumath	Elsass-Lothr.	
			1	—	blecherne Büchse —	45				
163	—	—	2	Colli	Eisen —	—	163	Aix T.	Grand Centr. Belge	
164	—	—	2	Stangen	" —	—	164	Aerschot	"	
165	—	—	1	Gebund	" —	11	165	Bettingen	Elsass-Lothring.	
166	—	—	7	—	Eisenplatten —	—	166	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
167	—	—	1	—	" —	3,5	167	Syke	Rechtsrh. Köln	
168	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	13	168	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
169	—	—	1	Pack	Feilen —	4	169	Opladen	"	
170	—	—	1	Schliesskorb	ansch. Fussmatten —	16	170	Castrop Gep.-Exp.	Rechtsrh. Köln	
171	—	—	1	Gewichts-schaale	zur Decimalwaage —	?	171	Jakozrwo	K. E.-D. Bromberg	
172	—	—	2	—	Gitter —	—	172	Bischofsheim Bahnh.-Verw.	Hess. Ludwigsb.	roth-grau angestrichen.
173	—	—	1	—	Hängelaterne —	—	173	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
174	—	—	1	Handkoffer	unbekannt —	2	174	Darmstadt	Main-Neckarb.	beide Stücke wurden am 17. Oktober dem Portier zur Aufbewahrung übergeben.
175	—	—	1	Schliesskorb	ansch. Kleider —	10	175	"	"	
176	—	—	1	Pack	Holzschuhe, 13 Paare	13	176	Hameln	K. E.-D. Hannover	
177	—	—	12	—	Holzschuhe —	6	177	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
178	—	—	4	—	Holzstützen —	—	178	Breslau	K. E.-D. Breslau	
			2	—	Latten, —					
179	—	—	1	Sack	Hülsenfrüchte —	75	179	Neuss	Linksrh. Köln	
180	—	—	1	"	Kartoffeln —	76	180	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
181	—	—	3	—	Ketten —	—	181	Kattowitz	K. E.-D Breslau	
			1	—	Brett —					
			1	—	Vorleger —					
			1	—	Reitel —					
			2	—	Winkeleisen —					
182	—	—	1	Collo	2 Körbe —	2	182	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
183	—	—	6	Pack	leere Körbe —	174	183	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
184	—	—	1	Korb	Kohlen —	17	184	Louvain	Grand Centr. Belge	
185	—	—	1	Pack	3 Kücheneisen —	9	185	Kettwig	K. E.-D. Elberfeld	
186	—	—	8	—	Ladebalken —	—	186	Dahlhausen	"	
187	—	—	1	—	Latte mit 4 Strängen —	—	187	Dessau	K. E.-D. Erfurt	
188	—	—	1	—	Maschinentheil —	175	188	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
189	—	—	1	Ballen	Matten —	34	189	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschrieben Düsseldorf-Deutz.
190	—	—	6	Colli	Ofentheile —	—	190	Mattierzoll	Braunschw.	
191	—	—	1	Rolle	Packpapier —	—	191	Strassburg	Elsass-Lothring.	
192	—	—	1	Ballen	Pflaumen —	117	192	"	"	
193	—	—	1	Pack	eis. Picken u. Hämmer —	50	193	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
194	—	—	1	Collo	Pumpentheil —	2	194	Schlettstadt	Elsass-Lothring.	
195	—	—	5	Stück	Reisigbesen —	5	195	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
196	—	—	2	—	gusseis. Rosten —	6	196	Niederbronn	Elsass-Lothring.	
197	—	—	1	Pack	30 leere Säcke —	34	197	Annaburg	K. E.-D. Erfurt	
198	—	—	1	"	Säcke —	—	198	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
199	—	—	2 2	— —	Schlitten — Kinderwagen —	234	199	Dordrecht	Niederländ. Stsb.	
200	—	—	5	Bund	Schmierdochte —	13	200	Strassburg	Elsass-Lothring.	
201	—	—	6 6 2	— — —	alte Schwellen — Stützen — Bretter —	—	201	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
202	—	—	1	Collo	3 Spaten, 3 Hacken, 2 Rechenbäume, 2 Sensengerüste, 1 Heugabel	17	202	Landsberg	K. E.-D. Bromberg	
203	—	—	1	Stange	Stahl —	4,5	203	AschaffenburgG.-E.	Hess. Ludwigsb.	
204	—	—	2	Stücke	Stahl —	20	204	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
205	—	—	1	—	5 m lange hölzerne, mit 1 Bohrer versehene Stange	—	205	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
206	—	—	1	—	Stichkarren —	—	206	Kreiensen	Braunschweig.	aus Wagen H.6645 entladen.
207	—	—	1	Sack	Weizen —	101	207	Bettingen	Elsass-Lothring.	
208	—	—	4	Säcke	Weizen —	104	208	„	„	
209	—	—	1	Collo	Zink —	13,5	209	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	D	—	1	—	Ofenunterrahmen —	4	1	Kassa	Kaschau-Oderberg	von Königshof seit 8/9.
2	K	35	1	Fass	Wein —	164	2	Poprad-Felka	„	von Forró-Encs seit 13/11.
3	M J	10480	1	„	unbekannt —	135	3	Orló	„	von Tarnow seit 12/11.
4	Kukuz Schuch	—	1	„	leer —	27	4	Tetschen	„	von Dombrau seit 29/11.
5	34/171 34 Pest	8915/17	3	Fässer	Maschinenöl —	560	5	Dombrau	„	seit 26/11.
6	—	5	1	Sack	Mehl —	25	6	Varna	„	von Losoncz seit 22/9.
7	—	—	1	Ballen	Bettzeug —	22	7	Igló-Löcse	„	von Losoncz seit 22/9.
8	—	—	492	Stück	Bretter —	10 500	8	Kralován	„	von Versecz seit 29/6.
9	—	—	1	„	Eisenrohr —	9	9	Kassa	„	von Versecz seit 24/7.
10	—	—	14	Säcke	Hafer —	560	10	Igló-Löcse	„	von Kassa seit 10/9.
11	—	—	1	Bund	Pferdegeschirr —	3	11	Kassa	„	seit 22/11.
12	—	—	1	Sack	Roggen —	54	12	Poprád-Felka	„	von Kassa seit 21/11.
13	—	—	1	Ballen	Tabak —	17	13	Zsolna	„	von Garam-Berzencze seit 5/9.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 1266.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. In Folge einer am 8. Dezember l. J. eingetretenen Dammrutschung zwischen Altpaka und Starkenbach ist der Güterverkehr auf der Linie Altpaka-Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn für 3 Tage oder etwas darüber hinaus unterbrochen.
Wien, am 9. Dezember 1884.
Die Betriebs-Direktion. (2995)

III. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Verband. Mit Wirkung vom 1. Februar 1885 kommen die im Nachtrag II, Seite 3 bis 8 zum 6. Südwestdeutschen Gütertarifheft (Verkehr Main-Neckarbahn-Baden) und im Nachtrag IV zum 9. Südwestdeutschen Gütertarifheft (Verkehr Hessen-Baden) für Konstanz und einige vorgelegene Stationen zur Einführung gebrachten ermässigten Frachtsätze zur Aufhebung und es treten an deren Stelle die in den erwähnten Haupttarifen, sowie in den oben nicht genannten Nachträgen vorgesehenen Taxen.

Die hiernach vom 1. Februar 1885 ab im Hessisch-Badischen Verkehr für Frankfurt a/M. Ostbahnhof und Frankfurt-Sachsenhausen eintretenden Frachterhöhungen gelten vom gleichen Zeitpunkte ab auch für die durch Nachtrag IX zum 9. Südwestdeutschen Tarifheft in den Verkehr einbezogene Station Frankfurt H. L. B.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbureau.
Karlsruhe, den 9. Dezember 1884. (2996)
Namens des Verbands:
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Zu dem Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktions-Bezirke **Hannover** und **Oldenburg** ist der Nachtrag 6 herausgegeben, welcher neue bezw. anderweite Tarifsätze sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Der Nachtrag tritt am 15. Dezember cr. soweit die Aenderungen mit Erhöhungen verbunden sind, am 1. Februar 1885 in Kraft und kann von den Güter-Expeditionen bezogen werden, welche auch eventuell nähere Auskunft ertheilen.
Hannover, den 28. November 1884. (2997)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 10. d. Mts. tritt für den **Ungarisch-Deutschen Viehverkehr** ein neuer Tarif an Stelle des bisherigen Tarifs vom 1. Januar 1882 nebst Nachträgen in Kraft. Druckexemplare dieses Tarifs sind von unseren Güter-Kassen Berlin (Schles. Bahnhof) und Görlitz sowie im hiesigen Auskunfts-Büreau Bahnhof Alexanderplatz käuflich zu haben.
Berlin, den 10. Dezember 1884. (2998)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Der mit Gültigkeit vom 1. Januar 1885 ab erschienene Nachtrag VIII zu unserm Lokal-Gütertarif vom 1. August 1883 enthält eine Ergänzung des Nebengebühren-Tarifs, die Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Eisenerze auf Schweissofen- etc. Schlacken, anderweite bezw. neue Tarif-

sätze für Berlin (Potsd. Bhf.), Viehhof bei Gesundbrunnen und Mainz (Nass. Bhf.).

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 3. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion. (2999)

Bayerisch - Belgisch - Englischer Güter-Verkehr. Vom 1. Februar 1885 an werden die Frachtsätze der Klassen A 1 und B. im direkten Bayerisch-Belgisch-Englischen Güter-Verkehr für die Stationen London und Harwich um 5 Franken pro 1 000 kg erhöht.

Das Nähere ist in den Tarifbüreaus der General-Direktion zu München und der unterfertigten Direktion zu erfahren.

Köln, den 7. Dezember 1884. (3000)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Königsberg - Moskauer Eisenbahn - Verband via Prostken - Grajewo - Brest. Für Hanf in vollen Wagenladungen von 600 Pud (98,36 kg) von Stationen der Morschansk-Sysran-Bahn und Morschansk, Station der Rjask-Morschansk-Bahn, nach Königsberg, Pillau und Memel erhöhen sich die Rubelfrachten für 600 Pud pro Wagen um 12 Kop. vom 25./13. Januar 1885. (3001)

Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Königsberg - Moskauer Verband. Mit Geltung von sofort tritt für die Beförderung von Getreide etc. in Wagenladungen à 10 000 kg von Stationen der Moskau-Rjäsan-Bahn nach Königsberg und Pillau via Moskau - Brest - Grajewo ein Specialtarif in Kraft. Exemplare desselben sind à 10 ₰ bei unseren Güterexpeditionen zu haben. (3002)

Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember c. sind für den Transport von Schwefel in vollen Wagenladungen für die Strecken südlich Peri und Pontebba, bezw. Chiasso und Pino folgende Schnitt-Frachtsätze in Kraft getreten:

	Francs pro Tonne Peri tr.	Francs pro Tonne Pino tr.
Genua P. C.	10,15	7,32
S. Benigno	10,73	7,90
S. Limbania	10,19	7,36
Sampierdarena (Station)	10,01	7,18
Sampierdarena (I. u. II. Haltestelle)	10,19	7,36
Savona Letimbro	11,13	8,08
„ Maritt.	11,70	8,65
		Chiasso tr.
Venezia S. L.	5,84	10,32
„ Maritt.	5,90	10,38
	Pontebba tr.	
„ S. L.	7,18	
„ Maritt.	7,24	

Diese Schnittsätze gelten für Schwefelsendungen ohne Unterschied der Bestimmungsstation.

Hierdurch werden die bezüglichen bisherigen Taxen aufgehoben.

München, den 6. Dezember 1884. (3003)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.
gez. v. Hocheder. gez. v. Schamberger.

Staatsbahn - Vieh- etc. Verkehr Magdeburg - Erfurt. Vom 1. Januar 1885 ab treten für die Haltestelle Drübeck des Direktionsbezirks Magdeburg direkte Tarifsätze für lebende Thiere in Kraft.

Erfurt, den 7. Dezember 1884. (3004)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit Giltigkeit vom 22. Januar k. J. wird im **Rheinischen Nachbarverkehr** die Tarif-Entfernung Leer-Trendelburg auf 345 km, die Tarifentfernung Au-Hilchenbach auf 56 km berichtigt.

Köln, den 6. Dezember 1884. (3005)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Zeit bis Ende August 1885 für **Spiritus- und Spritttransporte** in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen, welche zum Export seewärts bestimmt sind, im Verkehr zwischen Berlin, Stettiner Bhf., und Swinemünde ein Ausnahmefrachtsatz von 1,02 ℳ pro 100 kg in Kraft. Für die Anwendung desselben sind die im Nachtrag II zum diesseitigen Lokalgütertarif unter XIV enthaltenen Kontrolvorschriften massgebend.

Berlin, den 8. Dezember 1884. (3006)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Verbands-Gütertarif vom 1. Juli 1883 für den Verkehr zwischen Stationen der **Berlin - Hamburger** und der **diesseitigen Bahn etc.** ist der Nachtrag 3 vom 15. Dezember cr. herausgegeben, welcher ausser einigen Ergänzungen neue Frachtsätze zwischen Grevesmühlen und Schönberg einerseits und Bergedorf, Boizenburg, Reinbeck und Schwarzenbeck andererseits, ferner Ausnahmefrachtsätze für Gyps von Pritzier nach Holthusen, Lübstorf und Mecklenburg und Frachtsätze des Specialtarifs III und des Ausnahmetarifs für Holz zwischen Bergedorf und Hoppenrade und Karow enthält.

Schwerin, den 8. Dezember 1884. (3007)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarif vom 1. April 1884 ist der vom 1. Januar 1885 ab gültige Nachtrag 6 herausgegeben, durch welchen die Frachtsätze für den Verkehr mit Leipzig H. S. G. und Th. vom 15. Februar 1885 ab bis zum Betrage von 0,12 ℳ pro 100 kg erhöht werden und die Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarife 5 für Eisen und Stahl, sowie 6 für Blei etc. nach Berlin etc. bis Ende 1885 bezw. bis auf Weiteres verlängert wird.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 4. Dezember 1884. (3008)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. Januar 1885 gelangt für den Transport von Cement bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Oppeln und Swoszowice, Station der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ein direkter Frachtsatz in Höhe von 0,64 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Von demselben Zeitpunkte ab ermässigt sich der zwischen Oppeln und Podgorze bestehende Cementausnahmefrachtsatz von 0,71 auf 0,66 ℳ pro 100 kg.

Breslau, den 8. Dezember 1884. (3009)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Halanzy (Gare privée de Musson) der Belgischen Staatsbahn ist mit den für die Station Halanzy bestehenden Frachtsätzen in den Specialtarif für die **Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets im Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr via Bleyberg** vom 20. Februar 1877 aufgenommen worden.

Elberfeld, den 9. Dezember 1884. (3010)
Königliche Eisenbahn-Direktion,

Mit dem separat kundzumachenden Tage der demnächst erfolgenden Betriebseröffnung der

Göllnitzthalbahn

treten

a) Allgemeine Tarife für den Personen- u. Gepäcktransport,
b) Theil II, Gebührentarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern

in Kraft.

Dieselben sind im kommerziellen Bureau der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V. Szechenyigasse 2) erhältlich.

Budapest, am 6. Dezember 1884. (3011)
Die General - Direktion der K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn als betriebsführende Verwaltung der Göllnitzthalbahn.

Galizisch - Rumänischer, bezw. Oesterr.-Galizisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Mit 1. Januar 1885 gelangt der Nachtrag I zum Verbandtarif vom 1. Dezember 1883, bezw. der Nachtrag IV zum Verbandtarif vom 1. Mai 1883, enthaltend die Reexpeditionsbestimmungen für die im Lagerhause der Bukowinaer - Boden-Kreditanstalt in Suczawa und in der Station Suczawa eingelagerten Getreidesendungen zur Einführung.

Exemplare des Tarifnachtrages können, so lange der Vorrath reicht, bei den Centralstellen der betheiligten Bahnen bezogen werden.

Wien, am 5. Dezember 1884. (3012)
Die Verbandverwaltungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza. Nachtrag I zu den Gebühren-Tarifen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachten-Verkehr auf der Lokalbahn Czernowitz- Nowosielitza vom 12. Juli 1884. Mit 25. Dezember 1884 wird der Nachtrag I zu den Gebühren-Tarifen der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza, giltig vom 12. Juli 1884, in Wirksamkeit gesetzt.

Dieser Tarifs-Nachtrag publizirt:

I. Frachtermässigung für lebende Thiere;
II. Einführung einer Hebekrahngebühr;
III. Aufhebung der Transportgebühren für Eil- und Frachtgüter in der Relation Czernowitz-Zuczka.

Der Güter-Transport zwischen Czernowitz und Zuczka wird von dem obigen Zeitpunkte angefangen ausschliesslich auf Grund der im Nachtrage VI zu den Gebühren-Tarifen Theil II für die Oesterr. Linien der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn rücksichtlich der Relation Czernowitz-Zuczka enthaltenen Tarifsätze erfolgen.

Exemplare dieser Tarifs-Nachträge können in allen Stationen der Lokalbahn und denen der Strecke Lemberg-Suczawa, sowie bei der Verwaltung der Lokalbahn in Czernowitz, bei der Centralleitung der K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn in Wien und der Betriebs-Direktion dieser Eisenbahn in Lemberg bezogen werden. (3013)

Wien u. Czernowitz, am 1. Dezbr. 1884.
Verwaltungsrath
der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza.
Verwaltungsrath der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz -Jassy Eisenbahn - Gesellschaft als betriebsführende Verwaltung.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Zwischen den Stationen Oberhollabrunn und Guntersdorf ist am 6. d. Mts. — nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwest-

bahn — die Personenhaltestelle „Hetzmannsdorf-Wullersdorf" eröffnet worden. Eine Gepäckabfertigung von und nach dieser Haltestelle findet nicht statt.

Berlin, den 10. Dezember 1884. (3014)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn - Gesellschaft (Oesterreichische Linien). Eröffnung der Haltestele Bolszowce bei Wächterhaus No. 87 zwischen den Stationen Bursztyn und Halicz für den Personen- und Reisegepäck-Verkehr. — Mit 25. Dezember 1884 wird die zwischen den Stationen Bursztyn und Halicz bei Wächterhaus No. 87 gelegene Haltestelle Bolszowce für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet, zu welchem Zwecke die in der Richtung nach Suczawa verkehrenden gemischten Züge No. 3 und 5 sowie die in der Richtung nach Lemberg verkehrenden gemischten Züge No. 4 und 6 bei Wächterhaus No. 87 beziehungsweise, das ist dann einen Aufenthalt nehmen werden, sobald dort Reisende einzusteigen oder abzusteigen haben.

Die Zeit der Ankunft und Abfahrt obgenannter Züge in Bolszowce ergeht aus nachstehender

Fahrordnung:

Gemischter Zug in der Richtung von Lemberg

No. 3				No. 5			
Ankunft		Abfahrt		Ankunft		Abfahrt	
St.	Min.	St.	Min.	St.	Min.	St.	Min.
4	42	4	43	3	45	3	46

Gemischter Zug in der Richtung nach Lemberg

No. 4				No. 6			
Ankunft		Abfahrt		Ankunft		Abfahrt	
St.	Min.	St.	Min.	St.	Min.	St.	Min.
10	53	10	54	10	33	10	34

Die Zeitangaben beziehen sich auf den Budapester Meridian.

Die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Minuten Früh sind [umrahmt] eingerahmt. Das Anhalten der Eilzüge bleibt in suspenso. In dem allgemeinen Fahrplane ist in den Rubriken Bolszowce Eilzug No. 1 und Eilzug No. 2 das Zeichen * zu streichen.

Zu den vorangeführten Zügen können die Reisenden in Bolszowce Fahrbillets aller drei Wagenklassen, sowie auch Militärbillets, jedoch sämmtlich nur nach den nächstgelegenen Stationen Bursztyn beziehungsweise Halicz erhalten, allwo die eventuell zur Weiterfahrt nothwendigen Fahrbillets zu lösen sind.

Reisende nach Bolszowce werden gegen Lösung direkter und auf die nächst weitergelegene Station Bursztyn beziehungsweise Halicz lautender Fahrbillets befördert.

Das Reisegepäck der in Bolszowce einsteigenden Reisenden wird in Bolszowce vom Conducteur des betreffenden Zuges, jedoch ohne jedwede Verantwortung seitens der Bahnanstalt, zum Zuge übernommen und ist dessen Aufgabe zum Transporte nach der Bestimmungsstation erst in der nächstfolgenden Station gelegentlich der Lösung des zur Weiterfahrt erforderlichen Fahrbillets durch den Reisenden selbst zu besorgen.

Das nach Bolszowce bestimmte Reisegepäck wird von allen Stationen der Strecke Lemberg-Suczawa direkt dahin abgefertigt und auch in Bolszowce ausgefolgt.

Die Berechnung der Fahrgebühren von und nach Bolszowce sowie auch der Gepäckfracht nach Bolszowce erfolgt auf Grund der Bestimmungen unserer allgemeinen Personentarife vom 1. Oktober 1876, unter Zugrundelegung der Distanz von beziehungsweise nach der nächst weitergelegenen Station.

Wien, am 5 Dezember 1884. (3015)
Der Verwaltungsrath.

V. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Die Einlösung der am 31. Dezember c. fälligen Coupons unsererer $4^1/_2$ pCt. u. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen — Coupon 2 — erfolgt ausser von unserer Hauptkasse hier und von den Billetexpeditionen unserer Bahn, von der Mitteldeutschen Kreditbank hier, von Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, von der Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank in Frankfurt a./M., von Herrn B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, von der Coburg-Gothaischen Kreditgesellschaft in Coburg, von Herren Becker & Co. in Leipzig, von der Leipziger Disconto-Gesellschaft das. und von der Filiale der Bank für Handel u. Industrie in Frankfurt a./M.

Gleichzeitig bemerken wir,

a) dass die in unserer Bekanntmachung vom 25. Februar d. J. speciell bezeichneten, zur Rückzahlung am 31. Dezember c. ausgeloosten, $4^1/_2$ pCt. Prioritäts-Obligationen vom 31. Dezember ab bei den dort ebenfalls genannten Stellen zur Einlösung kommen,

b) dass zu den Nummern 19077, 23747 und 28783 unserer Stammaktien die Dividendenscheinbogen noch nicht abgehoben, endlich

c) dass die Stammaktien 21541 u. 21543 gerichtlich mortifizirt und Duplikate ausgegeben sind.

Meiningen, den 3. Dezember 1884. (3016)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Braunschweigische Eisenbahn. Die Einlösung der am 2. Januar k. J. fälligen Zinscoupons der 4½ und 4 pCt. Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft erfolgt von dem bezeichneten Tage an

in Braunschweig bei unserer Hauptkasse und dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,

in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. und bei der Berliner Handels-Gesellschaft.

Werden mehrere Zinscoupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben mit einem von dem Präsentanten unterschriebenen, nach den Kategorien und Nummern der Obligationen geordneten, die Stückzahl und den Geldbetrag ergebenden Verzeichnisse einzureichen. (3017)

Braunschweig, den 10. Dezember 1884.
Direktion der Braunschweigischen-Eisenbahn-Gesellschaft.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Die fällige zweite Serie der Couponbogen zu den 5 pCt. Prioritäts-Obligationen diesseitiger Gesellschaft kann zur Erhebung gelangen.

Zweck dessen sind die Talons der ersten Coupon - Serie unter Beifügung zweier arithmetisch geordneter Verzeichnisse bei nachstehend aufgeführten Bankhäusern:

den Herren Born und Busse in Berlin W., Behrenstr. 31,

den Herren Gebr. Guttentag in Berlin W., Französische Strasse 1,

der Breslauer Diskonto-Bank, Hugo Heimann & Co. in Breslau,

sowie bei unserer Hauptkasse hierselbst einzureichen. Die Abwickelung erfolgt auf Kosten der Eigenthümer. (3018)

Poln. Wartenberg, den 6. Dezember 1884.
Direktion.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer-Eisenbahn-Gesellschaft. Der am 31. Dezember 1884 fällige Zinsen-Coupon unserer 4½ pCt. Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1880 wird und zwar, jener

der Obligationen à 1500 ℳ mit 33 ℳ 75 ₰ und jener

der Obligationen à 300 ℳ mit 6 ℳ 75 ₰

bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.;

„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer;

„ Berlin bei der Direktion der Disconto-Gesellschaft und bei dem Herrn S. Bleichröder;

„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt;

„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt;

„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne;

„ Teplitz bei der Hauptkassa der Gesellschaft.

Teplitz, am 10. Dezember 1884. (3019)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

VI. Submissionen.

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische). Die Lieferung nachbezeichneter Lokomotiven, Wagen und Wagentheile soll im Wege des öffentlichen Anbietungsverfahrens, in nachgenannte Loose getheilt, vergeben werden, und zwar:

a) Loos I. 9 Stück Normal-Personenzug-Lokomotiven mit Tendern.
b) Loos II. 6 Stück Personenwagen III. Klasse.
c) Loos III. 5 Stück Gepäckwagen.
d) Loos IV. 20 Stück eiserne Kohlenwagen.
e) Loos V. 68 Stück Radsätze.
f) Loos VI. 138 Stück Tragfedern.
g) Loos VII. 155 Stück Spiralfedern.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hier, Altes Ufer No. 2 Zimmer 92, zur Einsicht offen, und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung — nicht Postnachnahme — von ad a) bis d) je 3,00 ℳ und von ad e) bis g) je 1,50 ℳ Schreibgebühren verabfolgt.

Preisgebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:

„Preisgebot auf Lokomotiven, beziehungsweise Personen-, Gepäck- oder Kohlenwagen resp. Radsätze, Trag- oder Spiralfedern"

bis zum 22. Dezember 1884, Abends 6 Uhr unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, und werden dieselben an dem darauf folgenden Tage, Vormittags 10 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet.

Später eingehende Preisgebote werden nicht berücksichtigt; auch wird die Wahl unter den drei Mindestfordernden vorbehalten.

Köln, den 5. Dezember 1884. (3020)

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Die Lieferung von rot.

340 t Laschen,
101 „ Laschenschrauben,
245 „ Schienennägel,
193 „ Unterlagsplatten

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Bureau unseres Betriebsinspektors zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 0,60 *M.* pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum 18. Dezember cr., Mittags 12 Uhr, portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Glückstadt, den 2. Dezember 1884.
Die Direktion. (3021)

Submission auf Lieferung von 15 Stück Normal-Güterzug-Tenderlokomotiven für Vollbahnen Montag, den 22. Dezember d. J. Vormittags 11 Uhr in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst, Königgrätzerstrasse 132.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Lokomotiven" an das bezeichnete Bureau einzusenden.

Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 3 *M.* bezogen werden. (3022)

Berlin, den 5. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Submission. Der Bedarf an 30000 kg Leinöl, anzuliefern in den Monaten Februar und März 1885, soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Submissions-Bedingungen liegen im diesseitigen Materialien-Büreau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franko Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Leinöl"
bis zum Termine am
Montag, den 29. Dezember 1884, Vormittags 11 Uhr,
verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden. (3023)

Magdeburg, den 9. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Lieferung von 1 056 Stück Rohglasplatten zum Erweiterungsbau der Haupt-Werkstatt Erfurt soll im Submissionswege vergeben werden.

Bedingungen werden gegen franco Einsendung von 50 ₰ und 20 ₰ Porto an den Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Sekretär Boye portofrei abgegeben; versiegelte und mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind aber bis zum

22. Dezember cr., Vormittags 9 Uhr,
an das unterzeichnete Büreau, Neuegasse No. 29/33, portofrei einzusenden. (3024)

Erfurt, den 10. Dezember 1884.
Maschinentechnisches Büreau.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Berlin. Die auf unseren Bahnhöfen Berlin, Cottbus, Ruhland, Senftenberg und Görlitz angesammelten unbrauchbaren Materialien, als Eisenbahnschienen, Schmelzeisen etc. sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden, und haben wir hierzu Termin auf

Montag, den 22 Dezember cr., Vormittags 11 Uhr
in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst anberaumt.

Kauflustige wollen ihre versiegelten und mit entsprechender Aufschrift versehenen Offerten frankirt bis zur gedachten Terminsstunde an uns einsenden und werden dieselben sodann in dem Termin in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Bureau hierselbst zur Einsichtnahme aus, auch können dieselben gegen portofreie Einsendung von 50 Pfennigen von unserem Bureau-Vorsteher Michaelis hierselbst bezogen werden.

Cottbus, den 6. Dezember 1884. (3025 J.)
Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt.

VIII. Güter-Annahme und Auslieferung.

Vom 1. Januar 1885 ab werden Eilgüter und eilgutmässig zu den einfachen Frachtgutsätzen zu befördernde Güter auch auf dem Anhalter und Dresdener, sowie auf dem Lehrter Bahnhofe zu Berlin an den Werktagen nur in der Zeit von Vormittags 7 Uhr bis Nachmittags 7 Uhr angenommen, wie dies auf den übrigen Berliner Bahnhöfen bisher schon geschehen ist.

Berlin, den 8. Dezember 1884. (3026)
Königl. Eisenbahn-Direktion Magdeburg.
Königliche Eisenbahn-Direktion Erfurt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 99. Zeitung des Vereins 1884.



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. December 1884.

Frachtbrief-Formular zu dem Aufsatz S. 1279 liegt dieser Nummer bei.

Das Adriatische Meer.

Von **Paul Dehn.***)

Wer das Glück gehabt hat, an einem Sonnentage von Nabresina oder Abbazzia aus zum ersten Male in die farbenprächtige Landschaft des höhengeschmückten Beckens des Adriatischen Meeres zu schauen und wer hiermit dann die an Reizen und Schönheiten minder reichbedachten Gestade der Nord- und Ostsee von Danzig bis Scheveningen zusammengehalten hat, der möchte geneigt sein, die Menschen an jenen südlichen Küsten als die glücklicheren zu schätzen und zu beneiden. Allein es soll nun einmal so in diesem Leben sein, dass dem Menschen nichts Vollkommenes wird und so findet sich die Schönheit mit anderen nicht minder werthvollen Vorbedingungen von Glück und Zufriedenheit für den Menschen nur selten zusammen. Das Adriatische Meer gleicht mit seinen Reizen der Donau, welche den Touristen mehr als den Schifffahrer und Kaufmann entzückt, während die Nordsee an die Elbe erinnert, weil auch diese weniger das Auge befriedigt als die Bedürfnisse von Verkehr und Handel.

Besser als in der Gegenwart stand es im Alterthum um die Adria, wie die Namen der damaligen Plätze Dyrrhachium, Epidaurus, Salona, Aquileja, Ravenna, Ancona und Brundusium bekunden. Ja, noch im Mittelalter gehörte sie mit ihren Häfen zu den belebtesten Verkehrs- und Handelsgegenden der Erde. Das war, als Venedig im Weltverkehr an erster Stelle stand und den Güteraustausch zwischen dem Deutschen Reiche und dem Morgenlande vermittelte, als an der Dalmatinischen Küste Cattaro, Antivari, Dulcigno, Spalato, Durazzo und vor Allem Ragusa mit ihrem damals dichtbevölkerten und wohlhabenden Serbisch-Bosnischen Hinterlande eine lebhafte Handels- und Gewerbethätigkeit entwickelten.

Anders gegenwärtig.

Wie eine Lähmung ist das Unheil über die Italienische Küste des Adriatischen Meeres gekommen. Bis in das frühe Mittelalter hinein waren die östlichen Abhänge der Apenninen dichtbevölkert und wohlhabend. Jetzt findet sich bebauungsfähiges Land nur noch stellenweise, so bei Ancona, Brindisi, Bari, Otranto. Das haben zum Theil die Menschen verschuldet; sie schlugen die Wälder rücksichtslos nieder, die Entholzung griff immer weiter ins Land hinein, mit ihr die Verkahlung der grünen Gehänge der Apenninen und im Gefolge derselben die Verwilderung und Versumpfung der Niederungen besonders an der Meeresküste. An der Küste der Norditalienischen Ebene aber wirkten die Naturgewalten selbstthätig. Bekanntlich war diese Ebene noch in der jüngsten geologischen Vergangenheit eine bis zu den Po-Quellen reichende Meeresbucht, welche von den Wildbächen der Alpen und Apenninen mit Sinkstoffen aufgefüllt und in Festland umgewandelt worden ist. Der neuere Theil des Schwemmlandes besteht aus dem gegenwärtigen Po-Delta und aus den flachen Ablagerungen der zahlreichen nördlichen Küstenflüsse. Noch zur Römerzeit war ein grosser Theil davon unbewohnbares Sumpfland und erst durch Regulirung der Flussläufe und Eindeichung der Niederungen ist die Trockenlegung der Venetianischen Ebene beschleunigt worden. In welchem Umfange dort Wasser und Erde arbeiten, hat Herr Professor Kovatsch von der technischen Hochschule zu Brünn in seinem ausgezeichneten Werke „Die Versandung von Venedig und ihre Ursachen" (Leipzig 1882) veranschaulicht, indem er die Sinkstoffmassen, welche von den sämmtlichen Flüssen der Norditalienischen Ebene alljährlich am Küstenbogen Ravenna-Triest abgeladen werden, auf mehr als 25 Millionen Kubikmeter mit grosser Wahrscheinlichkeit berechnete. Nach Kovatsch ist das Po-Delta bis zum 12. Jahrhundert um 6,9 m, vom 12. bis 16. Jahrhundert um 23,1 m und in den letzten Jahrhunderten um 62 m jährlich, also in beschleunigtem Masse vorgewandert. Ravenna, Aquileja, Adria sind so aus Hafenplätzen Binnenstädte geworden. Von Venedig sagt Kovatsch, dessen deutsch-gründliches Werk gerade dort die verdiente Beachtung gefunden hat: „Zwischen zwei mächtige Gewalten eingezwängt, führt Venedig um den Preis der Existenz fast ein Jahrtausend schon mit den Naturkräften einen rastlosen Kampf. Im Norden, Westen und Süden sind es einerseits die lagunaren Küstenflüsse, welche vermöge der Landanhäufungen von der Terrafirma aus die Lagune zu versumpfen drohen; im Osten andererseits ist es das offene Meer, welches die Verbindungswege mit der Stadt und der Lagune an der Meerseite durch Anhägerungen verschliessen und zerstören will . . . . Fast wie im Grolle scheint auch das Meer sich von seiner ehemaligen Braut, der hinsterbenden Königin der Adria, abzuwenden; es baut am Lido und die Küste entlang Sandschichte auf Sandschichte zum trennenden Walle zwischen sich und seiner einst so mächtigen Gebieterin". Werden menschliche Kraft und Intelli-

*) Nachdruck nicht gestattet.

genz im Stande, werden vor Allem die erforderlichen Geldmittel vorhanden sein, um diesen gewaltigen Naturprozess zu hemmen und Venedig vor der Versumpfung zu retten?

Trauriger noch sieht es an der mit Ausnahme der wenigen Thalbildungen steil zum Ufer abfallenden Dalmatinischen Küste aus. Ganz ausgerodet sind dort die Waldbestände, das Land dient fast ausschliesslich der Weidekultur. Nur Narenta und Drina bilden zwei Thalschaften von grösserer Ausdehnung, aber dort fehlt es an Häfen und an Eisenbahnen, vor Allem an einer Linie von der Narenta-Mündung nach Serajewo zur Verwerthung der herrlichen Wälder Ober-Bosniens, vorausgesetzt, dass dieselben nicht schon früher und vortheilhafter von der Eisenbahnlinie Salonik-Mitrowitza her für die Ausfuhr nach der Levante ausgebeutet werden, was um so wahrscheinlicher ist, als mit dem Binnenlande der Illyrischen Halbinsel mehr und mehr auch die früheren Hinterländer der Dalmatinischen Küsten nach dem Aegaeischen Meer gravitiren, nachdem alle neuen Eisenbahnlinien diese Tendenz zu unterstützen geeignet sind. Während die Dalmatinischen Küsten mehr und mehr veröden und ihre Bevölkerung in der Fremde, namentlich im Orient, wo die Dalmatinischen Schiffsleute sehr geschäzt werden, Arbeit und Brod suchen müssen, kommen die Häfen des Aegaeischen Meeres rasch empor. Welchen Aufschwunges dieselben fähig sind, das zeigt recht anschaulich Dedeagadsch an der Mündung der Marizza gegenüber dem alten Thrakischen Platze Enos. Als Wilhelm Pressel im Jahre 1870 bei der Tracirung der Rumelischen Bahnen dorthin kam, fand er da, wo jetzt Dedeagadsch mit 10 000 Einwohnern steht, nur schlechte Häuser inmitten einer trostlosen Küstenebene. Nach harten Kämpfen setzte er es durch, dass die Bahn nicht über Enos geführt wurde, vor welchem unglücklich gelegenen Flusshafen schon in den sechziger Jahren eine Französisch-Türkische Dampfergesellschaft inmitten der beständig wechselnden Sandbänke und Untiefen des Marizzaschlammes zu Grunde gegangen war, sondern dass sie westlich von dem versumpften Marizza-Delta dem Meere nahe kam, wo denn Dedeagadsch mit gutem Trinkwasser und tiefem Ankergrunde trotz des unzulänglichen Nothhafens so rasch aufgeblüht ist.

Unter solchen Umständen scheint die Zukunft des Adriatischen Meeres auf das Gedeihen von Triest und Fiume gestellt zu sein. Allein diese beiden Häfen werden dadurch, dass sie von dem grössten Theile ihres natürlichen Hinterlandes Oesterreich-Ungarn durch die Alpen getrennt und auch räumlich zu weit entfernt sind, voraussichtlich in engen kleinlichen Verhältnissen bleiben müssen und mit ihrer geringen Ausfuhr an Holz und Mehl und ihrer nicht erheblichen Einfuhr das Adriatische Meer nicht neu beleben können. Brindisi aber ist eine künstliche Schöpfung und wird bald verschwunden sein, nachdem Salonik mit dem Kontinent durch eine Eisenbahn die langerwartete Verbindung erlangt hat und seine günstigere Lage zur Geltung zu bringen vermag.

Wo Tauben sind, da fliegen Tauben zu. Das gilt so recht vom modernen Verkehr und Handel, welcher seinem ganzen Wesen nach die Grossen begünstigt und die Kleinen vernachlässigt. So wie die Grossstadt mit ihrem Markt allen Theilen Alles bietet, indem sie Angebot und Nachfrage von allen Seiten her vereinigt und allen Bedürfnissen am ehesten die Gelegenheit der Befriedigung bietet, so verhält es sich auch mit der Meeresbucht. Je lebhafter die Schifffahrt in einer Gegend entwickelt ist, desto günstiger werden sich für sie die Marktverhältnisse in Bezug auf Angebot und Nachfrage gestalten. Es kommen mehr Güter zusammen, weil die Frachtgelegenheiten häufigere sind und ebenso werden die Frachtgelegenheiten häufigere, weil mehr Güter zusammenkommen. Lohnende Zwischenfrachten sind leicht mitzunehmen. Es finden sich Kohlenlager für die Dampfer, Schiffsmaterialienhandlungen, Reparaturwerkstätten und allerlei andere Erleichterungen und Annehmlichkeiten, welche die Schifffahrt zu schätzen weiss. Wo die Schifffahrt minder lebhaft ist oder gar sich verringert, werden sich alle diese Vortheile in erheblich geringerem Grade vorfinden und das gilt ganz besonders von der Zahl und Auswahl der Frachtgelegenheiten. Und so wird die Schifffahrt immer schwieriger in die lange Sackgasse der Adria, an deren Küsten das wirthschaftliche Leben stagnirt, hineinfahren, weil ihr der geringe Verkehr daselbst allzu ungünstige Aussichten für Rück- oder Zwischen- oder Küstenfrachten bietet, während sie immer bereitwilliger und — was die Hauptsache ist — auch wohlfeiler das Ligurische und das Aegaeische Meer zum Ziele nehmen wird, weil sie dort mit grösserer Sicherheit auf neue Fracht und all die anderen Vortheile rechnen kann.

Diese Erwägungen des Verstandes stehen für mich schroff im Widerspruch mit den Empfindungen des Herzens, welches dem Adriatischen Meere gehört und ihm vor dem Tyrrhenischen, Ligurischen und Aegaeischen die bessere Zukunft wünscht.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Postdampfschiffs-Verbindungen mit überseeischen Ländern.

(Fortsetzung.)

Anlage A.

Eine vollständige Darstellung des Handelsverkehrs zwischen Deutschland einerseits und Ostasien, Indien und Australien andererseits findet grosse Schwierigkeiten. Zunächst haben wir keine das ganze Deutsche Handelsgebiet umfassende Statistik. Die Hauptvermittler des auswärtigen Deutschen Handels, Hamburg und Bremen, stehen ausserhalb der Deutschen Reichsstatistik. Die Handelsausweise dieser Emporien sind nach abweichenden Grundsätzen aufgestellt. Die Hamburger Statistik weist die Ausfuhr nach den einzelnen Ländern nur in Bruttogewicht nach und giebt keine Werthe an; sie muss, um mit der Zollgebietsstatistik und der Bremischen zusammen verrechnet zu werden, auf Nettogewicht reduzirt und nach dem Werthe geschätzt werden. Die aus den gedachten drei Deutschen Handelsnachweisungen sich ergebenden Summen geben aber wieder kein reines Resultat; denn soweit der Waarenverkehr zwischen dem Zollgebiet und den fremden Staaten über die gemeinschaftliche Grenze des Zollgebiets und der Zollausschlüsse Hamburg und Bremen sich bewegt und Speditionshandel ist, erscheint derselbe in der Zusammenfassung doppelt. Die dabei in Frage kommenden Waarenmengen sind übrigens nur bei einzelnen Artikeln von Bedeutung, im Ganzen nicht sehr erheblich. Zweifellos kommen dieselben nicht entfernt denjenigen Waarenmengen gleich, welche aus dem Deutschen Zollgebiet nach den vorstehend bezeichneten Ländern auf indirekten Wegen (über Holland, Belgien und durch Englische Vermittelung) ausgeführt bezw. von diesen Ländern auf denselben Wegen in das Deutsche Zollgebiet eingeführt werden. Ein sehr beträchtlicher Theil des Deutschen Exports von Waaren namentlich, welche hierbei besonders in Betracht kommen, wie Eisenwaaren, Tuche, Anilin und andere Farbwaaren, bewegt sich von den Fabrikationsstätten im Rheingebiet flussabwärts auf dem kürzesten und billigsten Wege zum Seehafen; hiervon erscheint ein erheblicher Theil nicht in den Deutschen Ausfuhrlisten als nach China etc. bestimmt, einmal, weil noch vielfach, entgegen den Vorschriften, nach dem nächstliegenden Grenzlande, statt nach der endlichen Bestimmung, deklarirt wird, dann aber auch, weil in der That bei vielen Aussendungen die letzte Bestimmung, welche die Waare vielleicht erst in Händen des Londoner Konsignatärs erhält, mit Sicherheit nicht angegeben werden kann. Die bekannt gemachten Zahlen der Deutschen Handelsstatistik müssen daher als Minimalzahlen angesehen werden und geben auch in ihrer Kumulirung (des Zollgebiets und der Zollausschlüsse) nicht das volle Mass dessen an, was hier in Rechnung gezogen werden muss.

Mit diesen Einschränkungen ergiebt sich folgendes Bild von den Handelsbeziehungen Deutschlands zu den vorerwähnten Ländern nach den für die letzten beiden Jahre bekannten Zahlen.

I. Nach China hat Deutschland ausgeführt im Jahre 1883: 24 678 500 kg im Werthe von 24 266 000 ℳ. Waaren nicht Deutschen Ursprungs sind hiervon nachweisbar 41 000 kg für 102 000 ℳ gewesen.

Der Antheil Hamburgs überwog bei dieser Ausfuhr mit 17 750 900 kg für 14 184 000 ℳ, das Zollgebiet war mit 6 864 700 kg für 9 754 000 ℳ betheiligt, Bremen nur mit 62 900 kg für 328 000 ℳ. Die letzteren Zahlen entsprechen aber nicht dem Antheil, welchen Bremen durch mehrere bedeutende Firmen thatsächlich an dem Handel mit China nimmt; in Ermangelung von direkten Verschiffungsgelegenheiten wird das Exportgeschäft nach China für Bremer Rechnung meist über fremde Häfen geleitet.

Im Jahre 1882 hat die Ausfuhr betragen: 27 698 100 kg im Werthe von 25 164 000 ℳ.

Die Hauptartikel der Deutschen Ausfuhr nach China waren:

1. Anilinfarben:

1883	868 900 kg	für 7 423 000 ℳ
1882	379 500 „	„ 4 872 000 „

2. Nähnadeln:

1883	268 900 kg	für 2 689 000 ℳ
1882	447 000 „	„ 4 470 000 „

Die Gesammteinfuhr dieses Artikels ging um circa 30 Prozent zurück.

3. Unbedruckte wollene Tuche und Zeugwaaren:

1883	265 000 kg	für 2 346 000 ℳ
1882	364 200 „	„ 3 122 000 „

4. Zündhölzer:

1883	1 740 500 kg	für 1 485 000 ℳ
1882	3 253 100 „	„ 2 923 000 „

Der Rückgang der Deutschen Ausfuhr in diesem Artikel fällt mit der Ausdehnung der Dampferlinie des Oesterreichischen Lloyd über Bombay bis Hongkong zusammen; es wird bezeugt, dass seitdem vorwiegend Oesterreichische

Zündhölzer (Steyermärker Fabrikat) in China Verwendung finden.

5. Blei:

1883	3 229 900 kg für	963 000 ℳ
1882	5 649 200 „ „	1 670 000 „

Der Rückgang in diesem Artikel entspricht einer Abnahme in der Gesammteinfuhr desselben von ca. 23 Prozent.

6. Grobe Eisenwaaren:

1883	806 600 kg für	767 000 ℳ
1882	449 900 „ „	435 000 „

7. Schmiedbares Eisen in Stäben:

1883	3 664 400 kg für	635 000 ℳ
1882	3 352 400 „ „	716 000 „

8. Schiesspulver:

1883	318 600 kg für	606 000 ℳ
1882	328 000 „ „	535 000 „

9. Bier:

1883	1 147 700 kg für	591 000 ℳ
1882	757 800 „ „	396 000 „

10. Kanonenrohre, Ambosse, Schraubstöcke, Winden:

1883	361 700 kg für	543 000 ℳ
1882	269 800 „ „	282 000 „

11. Eisendraht:

1883	2 150 900 kg für	509 000 ℳ
1882	1 528 700 „ „	382 000 „

Von China hat Deutschland eingeführt:

1883	3 169 100 kg für	4 060 000 ℳ
1882	4 373 500 „ „	4 313 000 „

wovon wiederum das Meiste (1883: 2 878 100 kg für 3 426 000 ℳ) nach Hamburg ging; an zweiter Stelle ist Bremen betheiligt (1883 mit 167 900 kg für 352 000 ℳ), während auf das Zollgebiet in demselben Jahre nur 123 100 kg für 282 000 ℳ kommen.

Die Hauptartikel waren:

1. Thee:

1883	396 900 kg für	745 000 ℳ
1882	412 200 „ „	939 000 „

hiervon ging alles bis auf 16 100 kg nach den Hansestädten.

2. Roher Kampfer:

1883	425 600 kg für	577 000 ℳ
1882	179 300 „ „	284 000 „

3. Bettfedern:

1883	383 600 kg für	459 000 ℳ
1882	241 000 „ „	298 000 „

4. Aetherische Oele:

1883	26 800 kg für	310 000 ℳ
1882	11 200 „ „	144 000 „

ferner Stroh- und Bastwaaren, Zündwaaren, Zimmetblüthe, animalische und vegetabilische Schnitzstoffe, Galläpfel u. s. w.

Ebenso schwierig, wie es aus den angeführten Gründen ist, den thatsächlichen Antheil Deutschlands an dem Handelsverkehr mit China, bezw. den übrigen ostasiatischen Ländern, ziffermässig darzustellen, ist es andererseits, von dem auswärtigen Handelsverkehr insbesondere des Chinesischen Reichs, ein klare Bild zu gewinnen. Auch dort legt sich ein Zollausschluss, die Britische Kolonie Hongkong — der grosse Stapelplatz, von welchem das ganze südliche China und theilweise auch der Norden mit fremden Waaren versorgt wird —, störend in den Weg. 40 Prozent aller Einfuhren aus fremden Ländern werden den vertragsmässig dem auswärtigen Handel geöffneten 19 Chinesischen Häfen durch diese Vermittelung zugeführt. In letzteren ist die unter der Leitung von Europäern stehende Zollverwaltung der Centralregierung etablirt, aber nur für die mit Schiffen Europäischer Bauart angebrachten Waaren. Der ganze Dschunkenverkehr, durch welchen insbesondere ein grosser Theil des Opiumhandels, namentlich von Hongkong aus, mit den zahlreichen nicht vertragsmässig geöffneten Hafenplätzen betrieben wird, entzieht sich der Kontrole dieser Behörde. In ihren übrigens vortrefflich geordneten Handelsnachweisen wird die über Hongkong eingehende fremde Waarenmenge nicht nach Ursprungsländern unterschieden, welche im Uebrigen für den Kontinent von Europa, mit Ausschluss von Russland, auch nicht weiter gesondert sind. Die Totalsumme der Einfuhren fremder Waaren, einschliesslich der über Hongkong gegangenen, wird für die Vertragshäfen im Jahre 1883 auf 73 567 702 Haikuan Taels (1 H. T. = 5,76 ℳ) angegeben, gegen 77 715 228 H. T im Jahre 1882 und 91 910 877 H. T. im Jahre 1881; hierbei sind die in den betreffenden Jahren zur Wiederausfuhr gelangten Waaren, welche so lange zollfrei gelagert haben, in Abzug gebracht. Um aber zu einer gerechten Würdigung des Antheils, welchen ein Industrieland, wie Deutschland, an dieser Ausfuhr nimmt, zu gelangen, ist es erforderlich, von dem Totalwerthe des Imports den darin mit enthaltenen Werth des Opiums abzuziehen. Derselbe belief sich im Jahre 1883 auf 26 746 297 H. T. und lässt einen Rest von vorwiegend Industrieprodukten im Werthe von 46 821 405 H. T. = 269 691 291 ℳ, auf welche Summe der Deutscherseits amtlich nachgewiesene Betrag der Ausfuhr nach China circa 9 Prozent ausmachen würde. So gross ist auch der Antheil, welchen die Deutsche Flagge an dem auswärtigen Handel Chinas hat. Es wäre indessen irrig, aus diesem Zusammentreffen den Schluss zu ziehen, dass beide Ausweise sich decken. Deutsche Schiffe laden auch ausserdeutsche Waaren; ein ungleich grösserer Betrag an Deutschen Waaren hingegen wird durch nichtdeutsche Schiffe eingeführt. In Shanghai ist dies nachweislich der Fall mit bedeutenden Importartikeln, namentlich Tuchen, Draht, Anilinfarben, Messingknöpfen, Erzeugnissen des Westens Deutschlands, welche, wie bemerkt, Rheinabwärts den Ausweg vorzugsweise auf Englische Schiffe nehmen. Die über England verschifften Waaren werden aber in China regelmässig der Einfuhr aus England zugeschrieben. Ausdrücklich wird auch aus Shanghai bezeugt, dass für den zwischen Deutschland und China bestehenden Frachtverkehr die zwölf regelmässigen jährlichen Dampfschiffs-Expeditionen von Hamburg bei weitem nicht ausreichen. In Uebereinstimmung hiermit wird aus Hongkong berichtet, dass beispielsweise Deutsche Anilinfarben vorwiegend über England nach China verschifft werden, und dass der grösste Theil der Einfuhren in diesem Artikel sowie von sonstigen Farbstoffen, Eisendraht, Blei, Tuch, Stahl, Nähnadeln, Spielzeug Deutschen Ursprungs ist. Die 17 Deutschen Firmen in Hongkong zählen unter sich die bedeutendsten der dortigen Europäischen Handlungshäuser. Die Deutschen nehmen hier, wie in ganz China (56 Deutsche Firmen neben 298 Englischen, 24 Amerikanischen, 17 Russischen, 12 Französischen) die zweite Stelle ein, wie mit ihrer Schifffahrt, so mit ihrem Handel. 20 164 Gewichtstonnen (à 1 000 kg) Ladung verluden allein die Hamburger Dampfer im Jahre 1882 in 14 Expeditionen direkt nach China (Hongkong); daneben wurden noch 15 Segelschiffe von Hamburg nach China expedirt. Den Chinesischen Küstenhandel machte in früheren Zeiten die Deutsche Flagge der Britischen streitig; durch ausgiebigere Verwendung von Dampfschiffen hat letztere aber in den letzten Jahren einen bedeutenden Vorsprung gewonnen, und Deutsche Segelschiffe konnten nur noch im Norden das alte Verhältniss behaupten. Die regierungsseitig begünstigten Chinesischen Dampfschiff-Unternehmungen drängten die Deutsche Flagge noch mehr zurück. Nachdem aber neuerdings die China Merchants Steam-ship Company in Amerikanische Hände übergegangen ist, steht keine begünstigte Konkurrenz einem neuen Aufschwunge, der natürlich nur mit Dampfschiffen betrieben werden kann, mehr im Wege.

Der Chinesische Handel befindet sich seit einigen Jahren in einer wenig befriedigenden Lage, wie schon die oben mitgetheilten Zahlen darthun. Bereits im Jahre 1882 drückten die drohenden Verwickelungen mit Frankreich auf das Geschäft. Dazu kamen im vorigen Jahre gewaltige Ueberschwemmungen, welche in den wichtigen Provinzen Tschili und Shantung weite Strecken verheerten und die Kommunikationen auf lange Zeit unterbrachen; eine allgemeine Finanzkrisis, der Zusammenbruch des einheimischen Banksystems schloss sich an, so dass das laufende Jahr mit einer Lähmung des Unternehmungsgeistes begann und voraussichtlich noch schlechtere Ergebnisse liefern wird, als seine Vorgänger. Um so eher dürfte aber nach Ueberstehen dieser Krisis ein Aufschwung zu erwarten sein, dessen Ausnutzung für die Präponderanz im ausländischen Handelsverkehr entscheidend werden könnte. Um unter den Ersten den Wettbetrieb hierbei aufnehmen zu können, muss Deutschland vor allem mit einer den Anforderungen entsprechenden Dampferflotte zur Hand sein.

II. Nach Japan wurden von Deutschland ausgeführt:

im Jahre 1883	5 671 500 kg für	3 323 000 ℳ
1882	4 023 700 „ „	3 434 000 „

Waaren nichtdeutschen Ursprungs sind hierbei nicht zu verzeichnen.

Den Hauptantheil an dieser Ausfuhr hatte Hamburg, welches im Jahre 1883 3 800 900 kg im Werthe von 1 051 000 ℳ verschiffte.

Die Hauptartikel waren:

1. Unbedruckte wollene Tuche und Zeugwaaren:

1883	126 200 kg für	1 095 000 ℳ
1882	117 100 „ „	986 000 „

2. Schmiedbares Eisen in Stäben:

1883	1 890 600 kg für	315 000 ℳ
1882	872 500 „ „	153 000 „

3. Zeugwaaren aus Seide in Verbindung mit Baumwolle:

1883	8 200 kg für	287 000 ℳ
1882	12 800 „ „	448 000 „

4. Drahtstifte:

1883	702 400 kg für	159 000 ℳ
1882	742 400 „ „	196 000 „

5. Grobe Eisenwaaren:

1883	111 300 kg für	156 000 ℳ
1882	48 000 „ „	72 000 „

6. Anilinfarben:

1883	14 500 kg für	131 000 ℳ
1882	13 600 „ „	184 000 „

7. Bier:
1883 . . . . 208 600 kg für 105 000 ℳ
1882 . . . . 175 600 „ „ 87 000 „

Diese Zahlen stehen zu dem nachweisbaren Antheil, welchen Deutschland an der Einfuhr nach Japan hat, in einem noch stärkeren Missverhältniss als die auf den Handel nach China bezüglichen Zahlen zu der Wirklichkeit. Japan wird in noch grösserem Masse von dem mit Deutschen Waaren assortirten Londoner Markte versorgt, und die Verschiffungen, welche vielfach via Amerika erfolgen, entziehen sich noch mehr der Kontrole. Die in Japan etablirten 38 Deutschen Handlungshäuser (neben 106 Englischen, 35 Amerikanischen, 16 Französischen) berechneten sich ihren Antheil an dem Gesammthandel Japans im Jahre 1882 mit 7 244 000 Yen (1 Yen = 4,36 ℳ) = 31 583 840 ℳ, d. i. 15⅓ pCt. des Gesammthandels. Direkt aus Deutschland wurden bezogen für 1 275 300 Yen = 5 560 308 ℳ Drahtstifte, Zinkbleche, Nickel, Stahl (unter Schwedischer Firma) kamen vorzugsweise aus Deutschland; die Deutschen Musseline und Flanelle machten den Französischen Fabrikaten erfolgreiche Konkurrenz, und in Droguen und Chemikalien bieten sich günstige Aussichten. Ausgeführt wurden von Japan nach Deutschland für 992 000 Yen = 4 325 100 ℳ, vorwiegend Reis, aber auch feine Holzwaaren, Kamfer, Kupfer und Antimonerz.

Der Handel der Deutschen mit Deutschland war im Jahre 1882 in erfreulichem Aufschwunge begriffen; er hatte sich gegen das Vorjahr um eine volle Million Yen gehoben. Dass dieser schon so rege Verkehr durch Eröffnung regelmässiger Postdampfer-Linien einen kräftigen Impuls erhalten werde, ist die zuversichtliche Hoffnung, welcher 19 Deutsche Firmen in Yokohama in einer die dem letzten Reichstag gemachte Vorlage freudig begrüssenden Zuschrift an den Reichskanzler vom 4. August d. J. Ausdruck geben.

Es heisst in derselben:

„Zu keiner Zeit — so scheint es den Unterzeichneten — hätte die Vorlage der Regierung mit berechtigterem Anspruch auf Opportunität eingebracht werden oder sich folgerichtiger einem tief empfundenen Bedürfniss anlehnen können, als im jetzigen Moment, wo einerseits die Deutsche Industrie dem Export nach überseeischen Ländern mit klarerem Verständniss und geübterer Hand als je gegenübersteht und bei erhöhter Rüstigkeit doppelt auf Ausdehnung ihrer Absatzflächen Bedacht nehmen muss, während andererseits die Bedeutung Deutscher Seeplätze als Niederlagen für überseeische Produkte in demselben Masse wächst, wie das Bestreben nach Decentralisation des heute in London zusammenlaufenden Welthandels sich verschärft, und wo Deutsches Kapital anfängt, mit Vorliebe Verwendung in Kolonialunternehmungen zu suchen.

Gegenüber diesen Thatsachen mag es auch der Beachtung werth erscheinen, dass mit der Verwirklichung der Deutschen Postdampfschiffs-Verbindungen nach hiesigen Gegenden der längst gehegte Wunsch der Emanzipation des Deutschen Handels von den Diktaten fremdländischer Rhedereien seiner Erfüllung nahe gerückt werden würde.

Die lästigen Zollformalitäten, wie sie für den Transit-Güterverkehr über Englische Häfen daselbst in Anwendung gebracht sind, kommen in Wegfall, und der rücksichtslosen Behandlung von revisionspflichtigen Waaren, die häufig, mit erbrochener Emballage weiter befördert, der Plünderung wie Witterungseinflüssen preisgegeben waren, wie vor allem dem arbiträren Verfahren Englischer Behörden in Markenschutz-Angelegenheiten, aus welchem Deutschen Verschiffern manch empfindlicher Verlust erwachsen, würde ein ersehntes Ziel gesetzt werden.“

III. Nach Australien (Neu-Holland) betrug die Deutsche Ausfuhr:
im Jahre 1883 . . . . . . 22 182 900 kg für 14 143 000 ℳ
„ „ 1882 . . . . . . 32 452 900 „ 13 899 000 „

Als nichtdeutschen Ursprungs ist im Jahre 1883 nur ein Posten Cigarren im Werthe von 10 000 ℳ zu erwähnen.

Auf Hamburg entfällt 1883 eine Menge von 12 113 600 kg für 8 691 000 ℳ; auf das Zollgebiet 9 869 100 kg für 5 351 000 ℳ; der Rest auf Bremen.

Die Hauptartikel waren:

1. Fortepianos und Klaviaturen:
1883 . . . . 747 100 kg für 1 822 000 ℳ
1882 . . . . 733 000 „ „ 1 820 000 „

2. Cigarren:
1883 . . . . 146 500 kg für 1 775 000 ℳ
1882 . . . . 138 100 „ „ 1 628 000 „

3. Eisendraht:
1883 . . . . 3 781 100 kg für 816 000 ℳ
1882 . . . . 8 276 300 „ „ 1 970 000 „

4. Maschinen, ausser Lokomotiven:
1883 . . . . 925 600 kg für 714 000 ℳ
1882 . . . . 760 400 „ „ 690 000 „

5. Bier:
1883 . . . . 1 453 000 kg für 737 000 ℳ
1882 . . . . 1 267 000 „ „ 640 000 „

6. Feine Lederwaaren:
1883 . . . . 24 700 kg für 494 000 ℳ
1882 . . . . 16 200 „ „ 243 000 „

7. Hölzerne Möbel:
1883 . . . . 336 500 kg für 460 000 ℳ
1882 . . . . 537 400 „ „ 737 000 „

8. Feine Thonwaaren, ausser Porzellan:
1883 . . . . 647 600 kg für 448 000 ℳ
1882 . . . . 581 800 „ „ 403 000 „

9. Parfümerien:
1883 . . . . 24 900 kg für 299 000 ℳ
1882 . . . . 13 400 „ „ 161 000 „

10. Cement:
1883 . . . . 5 482 800 kg für 246 000 ℳ
1882 . . . . 2 762 000 „ „ 119 000 „

11. Branntwein:
1883 . . . . 552 700 kg für 293 000 ℳ
1882 . . . . 467 600 „ „ 225 000 „

12. Kurzwaaren aus Gespinnsten:
1883 . . . . 60 700 kg für 266 000 ℳ
1882 . . . . 28 400 „ „ 116 000 „

Die Einfuhr von Australien (Neu-Holland) nach Deutschland belief sich auf:
1883 . . . . 4 896 900 kg für 7 386 000 ℳ
1882 . . . . 6 404 200 „ „ 6 460 000 „
zum grössten Theil direkt ins Zollgebiet, hauptsächlich bestehend aus Schafwolle, Talg, Zinn, Kupfer, Rindshäuten und Borke. Da Sydney allein im Jahre 1882 für 17 626 289 £, also für 360 Millionen Mark, meist Englische Produkte einführte, so ist hier noch ein grosses Feld zum Wettbewerb, an welchem sich neuerdings Frankreich durch seine im Jahre 1882 eröffnete Postdampfer-Linie mit Energie und Erfolg betheiligt. Will Deutschland die mit grossen Opfern auf den Ausstellungen von Sydney und Melbourne errungene Position sich nicht wieder entreissen lassen, so sind, nach dem einstimmigen Urtheil der Deutschen Geschäftsleute in jenem Welttheile, gleiche Anstrengungen ohne viel Zeitverlust zu machen.

IV. Nach Neu-Seeland, den Fidschi-, Gesellschafts-, Schiffer- und Marschall-Inseln sandte Deutschland:
im Jahre 1883 . . . . 1 873 600 kg für 980 000 ℳ
1882 . . . . 1 494 900 „ „ 675 000 „
darunter:

1. Manufakturwaaren:
1883 . . . . 69 900 kg für 470 000 ℳ
1882 . . . . 24 300 „ „ 166 000 „

2. Eisenwaaren:
1883 . . . . 71 300 kg für 100 000 ℳ
1882 . . . . 49 300 „ „ 82 000 „

3. Bier:
1883 . . . . 149 500 kg für 76 000 ℳ
1882 . . . . 127 200 „ „ 63 000 „

4. Wein:
1883 . . . . 57 300 kg für 58 000 ℳ
1882 . . . . 42 600 „ „ 40 000 „

und bezog daher:
1883 . . . . 3 767 700 kg für 1 886 000 ℳ
1882 . . . . 4 814 500 „ „ 2 030 000 „
hauptsächlich Copra (Palm- und Cocosnüsse), Baumwolle und Baumwollensaat.

Der Handel ist fast ausschliesslich in Hamburger Händen. Hamburg expedirte im Jahre 1882 30 Schiffe, darunter 11 Dampfschiffe nach Neu-Holland und 5 Schiffe nach den Inseln.

V. Nach Britisch-Ostindien betrug die Deutsche Ausfuhr:
im Jahre 1883 . . . . 19 858 900 kg für 8 382 000 ℳ
1882 . . . . 9 912 600 „ „ 5 325 000 „
darunter waren im Jahre 1883 nichtdeutschen Ursprungs 29 300 kg im Werthe von 23 000 ℳ (hauptsächlich Wein).

Aus dem Zollgebiete kamen hiervon Waaren im Werthe von . . . . 6 798 000 ℳ
aus Hamburg von . . . . 1 228 000 „
und aus Bremen von . . . . 356 000 „

Die Hauptartikel waren:

1. Anilinfarben:
1883 . . . . 145 000 kg für 1 305 000 ℳ
1882 . . . . 42 000 „ „ 567 000 „

2. Unbedruckte wollene Tuch- und Zeugwaaren:
1883 . . . . 75 700 kg für 691 000 ℳ
1882 . . . . 55 400 „ „ 500 000 „

3. Parfümerien:
1883 . . . . 62 900 kg für 755 000 ℳ
1882 . . . . 19 100 „ „ 229 000 „

4. Grobe Eisenwaaren:

1883	340 600 kg für	479 000 M.
1882	213 000 „ „	318 000 „

5. Bier:

1883	489 900 kg für	248 000 M.
1882	439 400 „ „	226 000 „

6. Branntwein:

1883	247 900 kg für	228 000 M.
1882	242 100 „ „	214 000 „

7. Schmiedbares Eisen in Stäben:

1883	1 715 500 kg für	239 000 M.
1882	415 600 „ „	69 000 „

8. Drahtstifte:

1883	951 000 kg für	230 000 M.
1882	443 100 „ „	122 500 „

9. Feine Eisenwaaren:

1883	84 600 kg für	224 000 M.
1882	70 100 „ „	174 000 „

Ostindische Produkte wurden nach Deutschland eingeführt:

im Jahre 1883	265 975 900 kg für	81 556 000 M.
1882	240 448 600 „ „	71 362 000 „

Hieran hat Bremen den überwiegenden Antheil; es importirte im Jahre 1883:

	166 637 500 kg für	34 224 000 M.
Hamburg	54 334 300 „ „	11 904 000 „
das Zollgebiet	45 004 100 „ „	35 428 000 „

Die Hauptartikel sind Reis, der vorwiegend nach Bremen, Baumwolle, die immer mehr direkt in das Zollgebiet geht, Jute, Schafwolle, Raps- und Rübsaat, die in Hamburg, Indigo, der in Bremen den Hauptmarkt findet, ferner Ziegen- und Schaffelle, Rindshäute, Stuhlrohr, Schellack etc. Dass viele Exportartikel über England nach Deutschland gelangen, und dass andererseits der Import Deutscher Waaren hauptsächlich durch Englische Vermittelung erfolgt, wird mehrfach, besonders auch von dem Deutschen Konsulat in Colombo auf Ceylon bezeugt. (Schluss folgt.)

Ein Vorschlag zur Einführung eines neuen Frachtbrief-Formulars.

Durch das seiner Zeit zur Einführung gelangte, jetzt gebräuchliche Frachtbrief-Formular, dessen Entstehung nur der Anregung von Praktikern zu danken ist, wurde ein altes, äusserst umständliches Formular glücklicher Weise beseitigt. Indessen hat das neue Formular auch noch manche Missstände an sich, welche in den nachstehenden Zeilen, unter Beifügung eines neuen Formulars, näher beleuchtet werden sollen:

1. Durch eine etwas weisere Oekonomie in der Vertheilung des Raumes, resp. Einschränkung des Druckes des Wortes „Frachtbrief“ etc. und einiger thatsächlich zu grosser Kolonnen lässt es sich ermöglichen, dass ein Raum für die eisenbahndienstlich unumgänglich nothwendigsten Notizen gewonnen wird und dadurch der Frachtbrief in derselben Weise und unentstellt, soweit er vom Versender ausgefüllt wurde, auch in die Hände des Empfängers gelangt. Auf grösseren Expeditionen geht ein solcher Frachtbrief bekanntlich durch häufig mehr als 10 — 12 Hände, bis er vollständig bearbeitet und eingetragen die Station verlässt und die Reise mit dem Gute antritt.

Auf der Empfangsstation ergeht es dem Frachtbriefe in ähnlicher Weise. Die allgemeinen Instruktionen der Eisenbahnverwaltungen, sowie auch wieder specielle Anordnungen der Güterexpeditions-Vorstände weisen nun die Beamten an, auf jedem Frachtbrief ihre Namenschiffre zu setzen, z. B.

a) beim Abgang resp. Auflieferung:
   der annehmende Beamte,
   der verwiegende Beamte,
   der frankirende Beamte durch Ertheilung der Quittung und Beisetzung der Buchungsnummer,
   der die Nachnahme buchende Beamte durch Beisetzung der Buchungsnummer,
   der (kartirende Beamte bezüglich der Interessedeklaration;
b) bei Ankunft:
   der ausladende Beamte,
   der avisirende Beamte,
   der ausliefernde Beamte
   u. s. w.

Dazu werden bei Ablieferungshindernissen die Journalnummern der Dispositionsgesuche etc. auf die Frachtbriefe geschrieben. Für alle diese Notizen, welche zerstreut auf dem Frachtbriefe umherstehen, ist aber kein besonderer Raum vorhanden und trägt dieser Umstand sehr zur Verdeckung und Undeutlichkeit der Urschrift des Frachtbriefes bei. — Der Handelsstand wundert sich dann häufig nicht wenig über das Aussehen solcher mit Notizen übersäeter Frachtbriefe.

2. Der Frachtbrief, wenn er vom Kaufmann ausgefüllt wird, liegt demselben ganz ausgebreitet vor, dann wird er gebrochen und tritt nun in dieser Form seine Reise durch den Fuhrmann zur Bahn und von da nach seiner Adresse an. Der Bruch des Frachtbriefes findet aber an einer Stelle statt, wo noch ein Theil der Adresse steht und schneidet die Kolonne „Bemerkungen wegen Zollabfertigung etc.“ von der Bezeichnung des Gutes, und auch die Unterschrift des Absenders in zwei Theile. Dieses wird bei dem neuen Formular vollständig vermieden.

3. Der Kopf zur Bezeichnung der Kolli ist sowohl für den Handelsstand, als für die Eisenbahnbeamten nicht praktisch eingerichtet und empfiehlt es sich die Ordnung in der Benennung der Kolli anzuwenden, welche eigentlich naturgemässer ist und gleichzeitig den bei den Zollbehörden vorgeschriebenen Formularen und den bei den Eisenbahnverwaltungen eingeführten Lade- etc. Büchern entspricht. Fuhrleute und Eisenbahnladepersonal lesen ja doch selbst von dem jetzigen Frachtbrief herunter: „1 Kiste M B 1863 180 kg“ (der Inhalt ist dabei meist nebensächlich und wird häufig nicht gerufen). Warum also diese nirgends hinpassende Reihenfolge in der Bezeichnung der Kollis?

4. Wenn der in Buchstaben auszudrückende Nachnahmebetrag auf dem vorgedruckten Raume Platz hat, so dürften die Deklarationen der Werthsumme und des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung auch etwas von ihrem jetzigen Raume entbehren können.

5. Was der Adresse an Raum in der Breite abgeht, lässt sich derselben durch Beschränkung des Wortes „Frachtbrief“ und der Kolonne für Wagenbezeichnung wieder gewinnen.

6. Die Bezeichnung der Station, auf welcher Verzollung oder Versteuerung stattfinden soll, ist unter der Adresse am besten am Platze und können die beigefügten Zollpapiere z. B. Begleitschein I A 853 (abgekürzt B I A 853) auch dahin vermerkt werden.

7. Die Unterschrift des Absenders wird nach vorn gerückt und dann findet noch der Wiegestempel unter der Gewichtskolonne Platz.

8. Hinter dem Bruch des Frachtbriefes finden dann unter dem Raume für den Stempel der Empfangsstation noch Platz:

a) Die Kolonne „Erklärung des Absenders wegen steueramtlicher Behandlung etc. Revers ertheilt. Selbstverladen“,
b) die Kolonne für dienstliche Notizen, welche stets auf derselben Reihe zu machen sind, wo der betr. Beamte sein Augenmerk hinzurichten hat,
c) den Abgangsstations-Stempel.

9. Die Kolonne „frankirt“ in der Note ist da, wo sie überflüssig ist, abgeschnitten.

10. Sämmtliche Kolonnen, welche für den Eisenbahndienst bestimmt sind, sind stark eingerahmt.

Möchten diese Zeilen auch anderen berufeneren Federn Veranlassung zur Besprechung und Kritik dieses Vorschlages geben, so ist der Zweck des kleinen Aufsatzes erfüllt.

Th. St.

Dem Wunsch des Herrn Einsenders vorstehenden Aufsatzes entsprechend, haben wir eine Prüfung seiner Vorschläge von sachverständiger Seite veranlasst, auf Grund deren wir zu denselben folgende Bemerkungen mittheilen:

„Beschwerden über das z. Zt. vorgeschriebene Formular sind bislang weder aus dem Publikum, noch von den Dienststellen laut geworden und können wir deshalb im Allgemeinen die Nothwendigkeit der Abänderung desselben, bezw. der Einführung eines neuen vorerst nicht anerkennen.

Was die einzelnen von dem Einsender hervorgehobenen Missstände anlangt, so ist nach unseren Erfahrungen seine Behauptung zu 1. nicht zutreffend, dass auf dem jetzigen Formular die eisenbahn-dienstlichen Notizen nicht den erforderlichen Raum finden und in Folge dessen zur Verdeckung und Undeutlichkeit der Urschrift beitragen. Wir halten deshalb die zu 8b vorgeschlagene Einrichtung einer besonderen Kolonne für die Dienstnotizen nicht für erforderlich und andererseits einen Vordruck für sämmtliche möglicherweise vorkommenden Notizen, die nur in Ausnahmefällen auf einem und demselben Frachtbriefe nöthig werden, in Beziehung auf die Uebersichtlichkeit für bedenklich.

Auch scheint uns der Vorschlag betr. die Verschiebung der Kolonnen in den Raum für die Bezeichnung etc. der Kolli (zu 3.) nicht genügend begründet.

Anzuerkennen ist der Uebelstand, dass der Bruch des Frachtbriefes z. Zt. mitten durch den für die Adresse, sowie für den für die Unterschrift des Absenders bestimmten Raum geht, wodurch das Lesen desselben in der gebrochenen Form, in welcher er kursirt, erschwert bezw. unmöglich gemacht wird. Demselben kann unseres Erachtens jedoch leicht durch eine anderweite Vertheilung des Raumes, d. h. eine Verschiebung der jetzigen Rubriken abgeholfen werden, indem beispielsweise die Rubrik für die Angabe des Wagens und der Frachtkartenpositionen, sowie der Raum für den Abgangs- und den Wiegestempel nach rechts und der Raum für Adresse und Unterschrift an ihre Stelle gerückt wird. —

Die Schaffung eines Umdruckes für die Zoll- und Steuerstelle an den von dem Versender (unter 6.) vorgeschlagenen Orte

im Adressraum halten auch wir für wünschenswerth. In der That werden die bezüglichen Vermerke von vielen Versendern schon jetzt an diesem Orte ohne Vordruck eingetragen.

Die Rubrik „Erklärung wegen der etwaigen zoll- und steueramtlichen Behandlung etc." möchten wir an der jetzigen Stelle nicht vermissen; die von dem Versender (sub 8a) dafür vorgeschlagene Stelle wird die Uebersichtlichkeit beeinträchtigen."

Vermögen wir nach diesem sachverständigen Urtheil das vorgeschlagene Frachtbrief-Formular als annehmbar nicht anzusehen, so enthält der Aufsatz unseres Erachtens doch so viel Anregung zur Besprechung der wichtigen Frachtbrief-Frage, dass wir denselben zum Abdruck gebracht haben. Die Redaction.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen unterstellten Strecken Stanislau-Buczacz und Zwardon-Saybusch-Zablocie als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien. Die 75,80 km lange Strecke Stanislau-Buczacz hat Anschluss an die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und ist am 1. v. Mts. für den Güterverkehr eröffnet worden. Die am 3. v. Mts. für den Güterverkehr eröffnete 36,86 km lange Bahnlinie Zwardon-Saybusch-Zablocie hat in Zwardon Anschluss an die priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft und in Saybusch-Zablocie an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Eröffnung beider Strecken für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr erfolgte am 15. v. Mts.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6691 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend schleunige Rücksendung der Nachnahme-Begleitscheine zu Sendungen aus Oesterreich-Ungarn (abgesandt am 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen excl. der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen).

No. 6701 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 6775 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 6776 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zu der Zusammenstellung der Revisionserinnerungen zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement und der Beantwortungen dieser Revisionserinnerungen (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 6790 vom 10. d. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages auf Ergänzung der Bestimmungen in § 5 des Verschleppungs-Uebereinkommens an die Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 6804 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd in Belgien (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 6832 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten. Begleitschreiben zu den Materialien, betreffend die Revision der Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Berathung des Etats des Reichs-Eisenbahnamts im Reichstage. Der Reichstag füllte den grössten Theil seiner Sitzung am 13. d. M. mit der Debatte über den Etat des Reichs-Eisenbahnamts aus, wobei sich allerdings die Diskussion ziemlich weit von dem eigentlichen Gegenstande der Verhandlung entfernte, indem in dieselbe die Frage der Sonntags-Heiligung, die jüngsten Eisenbahnunfälle, die Fürsorge für die unteren Beamten (Schaffner), die Tarifreform resp. Einführung der zweiten Stückgutklasse etc. hereingezogen wurde. Zur Sache stellte Abg. Richter einen Antrag auf Herabminderung der Beamtenstellen aller Kategorien des Reichs-Eisenbahnamts, da die im Gesetz von 1873 bereits sehr beschränkten Befugnisse des genannten Amts gegenwärtig demselben grösstentheils dadurch entzogen seien, dass fast überall das Staatsbahnsystem zum Durchbruch gekommen ist. Zur Statistik, mit welcher das Reichs-Eisenbahnamt besonders beschäftigt sei, hätten wir ein statistisches Bureau und brauchten keine besondere Behörde für Reichs-Eisenbahnstatistik. Er beantragt, von den 7 vortragenden Räthen 5 zu streichen, ebenso die beiden ständigen Hülfsarbeiter; von den 14 Sekretären 10, von den einzelnen Kategorien der Bureau- und Unterbeamten je 3.

Bundesbevollmächtigter Geh. Ober-Regierungsrath Körte legte im Interesse des Amts und der Beamten, die ihm angehören, Verwahrung ein gegen die im Hause und ausserhalb desselben hervorgetretenen Beurtheilung der Thätigkeit des Amts, welche von durchaus unrichtigen Voraussetzungen und überhaupt von Ansichten ausgehen, die mit den bestehenden Bestimmungen nicht im Einklang stehen. In eingehender Weise legte Redner die Thätigkeit des Reichs-Eisenbahnamts klar.

„Das Amt ist errichtet auf Grund des Gesetzes vom 25. Juli 1873; nach Art. 4 des cit. Gesetzes.

Im Anschluss an den Art. 4 der Reichsverfassung, nach welchem das Eisenbahnwesen der Beaufsichtigung Seitens des Reichs im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs unterliegt, überweist der Art. 4 des Gesetzes von 1873 dem Amte folgende Aufgaben:

Das Reichs - Eisenbahnamt hat innerhalb der durch die Verfassung bestimmten Zuständigkeit des Reichs:

1. das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen,
2. für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen gesetz- und verfassungsmässigen Vorschriften Sorge zu tragen,
3. auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Missstände hinzuwirken.

Das Reichs - Eisenbahnamt hat allerdings nicht in der durchgreifenden Weise gewirkt, wie man seiner Zeit erwartet hatte; das ist aber wesentlich zurückzuführen auf das Bestreben der Einzelstaaten, auf dem Gebiet der Bahnverwaltung volle Selbstständigkeit zu schaffen. Indessen, weit entfernt, hiermit anzuerkennen, dass das Reichs-Eisenbahnamt und seine Thätigkeit auf dem Boden der bestehenden Gesetzgebung des Nutzens und Erfolges ermangelt hätte, behaupte ich im Gegentheil, dass es vielmehr die vom Reich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens wahrzunehmenden Interessen überall gefördert, dass es in den verschiedensten Zweigen höchst bedeutungsvollen Funktionen obgelegen hat, die nicht entbehrt werden können; und dass insbesondere, soweit in allen Gebieten auf den Deutschen Bahnen eine gewisse Einheitlichkeit des Systems erreicht ist, das auch wesentlich mit der Thätigkeit des Reichs-Eisenbahnamtes zusammenhängt. Man vergisst eben, dass das Reichs-Eisenbahnamt nur Aufsichtsbehörde ist, und dass ihm nicht die mannigfachen Mittel zur Seite stehen, deren sich die Verwaltungsbehörden zur Durchführung ihrer Anordnungen bedienen können. Der Umfang der Arbeiten der Aufsichtsbehörde ist aber andererseits ganz ausserordentlich bedeutend, und die Behauptung, dass das Amt seitens der Landesverwaltungen oder seitens des Ministers Maybach kein Entgegenkommen finde, bedarf noch des Beweises. Das Amt hat bezüglich der Gestaltung des Tarifwesens durchaus praktische Ziele verfolgt: es hat allenthalben darüber gewacht, dass die Tarife und deren zusätzliche Bestimmungen ordnungsmässig seitens der einzelnen Bahnen publizirt und eingeführt werden; es entsendet seine Kommissarien zu allen grösseren Revisionen des baulichen Zustandes der Eisenbahnen; ebenso überwacht das Amt das Fahrplanwesen etc. Durch seine Vermittelung sind häufig vermögensrechtliche Streitigkeiten, die zwischen dem Publikum und den Bahnverwaltungen entstanden waren, in befriedigender Weise beigelegt worden. Die vom Amte geleisteten statistischen Arbeiten haben vielfach den grössten Nutzen gebracht; denken Sie nur an die Unfallstatistik! Das Amt hat ferner die Ausführung zahlreicher wichtiger Gesetze beaufsichtigt; es hat für die Viehbeförderung wichtige Reglements aufgestellt; es trägt Sorge, dass die zu Viehtransporten benutzten Wagen überall in der vorgeschriebenen Weise desinfizirt werden und die wohlthätig vom Verkehr empfundene Einrichtung besonderer Viehzüge ist wesentlich auf die Thätigkeit des Reichs-Eisenbahnamtes zurückzuführen. Das Amt hat ferner alle neuen Bauprojekte zu prüfen; es übt mit Erfolg die Durchsicht der Reglements und der Beamteninstruktionen für die einzelnen Verwaltungen; es verfolgt also lediglich praktische und nützliche Ziele, und seine Aufhebung wäre höchst bedauerlich. Ich hoffe, diese meine Ausführungen werden dazu beigetragen haben, dass nicht wieder unbegründete allgemeine Urtheile ausgesprochen werden, die für das Ansehen der Behörde nicht dienlich sind (Beifall rechts.)

Abg. Dr. Windthorst führt dagegen aus, dass das ganze Eisenbahnamt überhaupt aufzuheben sei. Der eigentliche Grund, weshalb dasselbe geschaffen, wäre die Idee gewesen, sämmtliche Eisenbahnen in Reichseisenbahnen umzuwandeln; dieser sei inzwischen in Wegfall gekommen, Den Antrag des Abg. Richter halte er wohl für berechtigt, er hätte nur gewünscht, dass derselbe noch weiter gegangen und die Beseitigung des ganzen Gesetzes beantragt hätte, auf dem die Schaffung dieses Amtes beruhe.

Bundesbevollmächtigter Geh. Ober-Regierungsrath Körte betont in seiner Erwiderung besonders, dass der Zweck des Reichs-Eisenbahnamts, nicht bloss die Beaufsichtigung der Privateisenbahnen, sondern des Eisenbahnwesens überhaupt zu führen, vollständig erfüllt werde.

In der weiteren Debatte konstatirt Abg. Richter nochmals, dass er die Aufrechthaltung der Institution des Eisenbahnamtes für durchaus berechtigt halte, er wolle dasselbe nur den heutigen Verhältnissen entsprechend umgestalten. Das for-

melle Ergebniss der Debatte war die allseitige Annahme eines Antrages des Abg. Windthorst, diesen ganzen Specialetat des Reichs-Eisenbahnamts nebst dem Antrage des Abg. Richter auf Herabminderung der Beamtenstellen aller Kategorien an die Budgetkommission zu überweisen.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht, dem Regierungs- und Baurath Früh, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, sowie dem Regierungs- und Baurath Plathner, Mitglied des Königlichen Eisenbahnkommissariats in Berlin, den Charakter als Geheimer Regierungsrath zu verleihen.

Der Bezirkseisenbahnrath zu Breslau

war am 9. Dezember unter dem Vorsitz des Königlichen Eisenbahn-Direktionspräsidenten Herrn Kranold zusammengetreten. Derselbe beschloss zu der in No. 95 S. 1227 mitgetheilten Tagesordnung u. A., die Königliche Eisenbahndirektion zu ersuchen, von der Einführung des kilometrischen Prinzips für die Berechnung der nach dem Wasserumschlag in Breslau bezw. Pöpelwitz bestehenden Eisenbahnfrachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen Abstand zu nehmen und vielmehr die bisherigen nach drei Zonen festgestellten Gruppensätze beizubehalten. Von der Königlichen Eisenbahndirektion wurden Mittheilungen über die Herausgabe eines neuen Lokaltarifs für den gesammten Direktionsbezirk gemacht. Im Anschluss hieran beschloss der Bezirkseisenbahnrath mit Stimmenmehrheit, an die Königliche Direktion das Ersuchen zu richten, die gegenwärtig in den Lokalgütertarifen der zum Direktionsbezirk gehörigen einzelnen Bahnen bestehenden Ausnahmetarifsätze für Getreide auch künftig beizubehalten. Der Antrag eines Mitgliedes des Bezirkseisenbahnrathes auf Gleichstellung der Steinkohlenfrachtsätze von sämmtlichen Oberschlesischen Versandstationen nach den verschiedenen Bahnhöfen in Breslau wurde abgelehnt und erlangte auch ein Vermittelungsvorschlag, mittlere Entfernungen der Frachtberechnung zu Grunde zu legen, nicht die Zustimmung der Majorität. Der Antrag: Hohlglaswaaren aller Art auch in Kisten verpackt zum Specialtarif II zu tarifiren, wurde von dem Antragsteller, nachdem die Königliche Direktion bezügliche Erläuterungen gegeben, zurückgezogen. Sodann beschloss der Bezirkseisenbahnrath, bei der Königlichen Direktion zu befürworten, den für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg gültigen Getreide-Ausnahmetarif analog auch im Lokalverkehr des Direktionsbezirks Breslau einzuführen. Der Antrag, betreffend die Ermässigung der Fracht für Getreide und Mühlenfabrikate im Verkehr zwischen Posenschen Stationen einerseits und den Konsumtionsplätzen Sachsens und Thüringens andererseits, wurde seiner Wichtigkeit wegen zuvörderst dem Ausschusse zur Vorberathung, insbesondere zur Erörterung der Bedürfnissfrage überwiesen. — Zum Vorsitzenden des Bezirkseisenbahnrathes wurde Herr Eisenbahn-Direktionspräsident Kranold definitiv gewählt. — Auch wurde der gemäss der Geschäftsordnung zu bildende Ausschuss zur Vorberathung der Vorlagen gewählt und zwar Kaufmann D. Mugdan, Direktor der Posener Sprit-Aktiengesellschaft Guttmann, Bergwerks- und Hüttendirektor Bernhardi-Rosdzin, Generaldirektor Dr. Ritter-Waldenburg, Landrath Dr. v. Wittenburg-Neustadt O./S. und Rittergutsbesitzer Freiherr v. Langermann-Lubin.

Halle-Sorau-Guben.

Das Oberlandesgericht Naumburg hat die Klage des Bankier Rosenstock wegen Ungültigkeits-Erklärung des Beschlusses der Generalversammlung über Verkauf der Bahn an den Staat in zweiter Instanz abgewiesen. (Das Erkenntniss erster Instanz theilten wir in No. 87 S. 1107 mit.) Die Motivirung des Erkenntnisses ist noch nicht bekannt. Die Bemühungen wegen Einberufung einer zweiten Generalversammlung, welche die von dem Richter erster Instanz an dem gefassten Beschluss gerügten Mängel beseitigen soll, werden jedoch einstweilen ruhig fortgesetzt, da jedenfalls die dritte Instanz angerufen werden wird. (Der Kläger hat inzwischen bereits, wie die „N. Z.“ berichtet, die Revision beim Reichsgericht eingelegt.)

Thüringische Bahnen.

In der Tarifkonferenz vom 10. d. M. wurden zwischen Preussischen Staatsbahnen und Thüringischen Privatbahnen die gekündigten Tarife (siehe S. 1252) grösstentheils wieder hergestellt.

Blitzzüge zwischen Moskau, Petersburg, Berlin und Paris.

Zwischen den Delegirten der Königlichen Ostbahn, Ober-Regierungsrath Lüdike und Regierungsrath Giese einerseits und dem Dezernenten des Verwaltungsraths der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft, Direktor Perl, und dem Specialdirektor der Petersburg-Warschauer Bahn, Wirklichen Staatsrath Littwinowski andererseits, ist, wie die „Deutsche Verk.-Z.“ berichtet, nach langer Berathung eine Vereinbarung beschlossen worden, der zufolge vom April nächsten Jahres ab neben den bestehenden Kurierzügen noch ein neuer beschleunigter Kurierzug (Blitzzug) zwischen Paris-Berlin-Petersburg-Moskau eingerichtet werden soll. Die neue Einrichtung besteht darin, dass der Schnellzug, welcher jetzt des Vormittags von Berlin abgeht — im Anschluss an den aus Paris eintreffenden Schnellzug — und welcher in Königsberg endet, von dort bis Eydtkuhnen und von Eydtkuhnen nach Petersburg-Moskau weitergeführt wird. Auf Preussischer Seite wird man die Fahrgeschwindigkeit bis an die zulässige Meistgrenze erhöhen und auf Russischer Seite eine solche Beschleunigung eintreten lassen, dass man in einer Frist von etwa 36 Stunden von Berlin nach Petersburg, in 56 Stunden von Paris nach Petersburg gelangt.

Wenn diese Nachricht korrekt ist, wird die Benutzung des Blitzzuges eine bedeutende Ersparniss bringen, denn man fährt jetzt

Berlin-Petersburg	mindestens	42¾ Stunden
Petersburg-Berlin	„	40¾ „
Berlin-Paris	„	21½ „
Paris-Berlin	„	23⅙ „

Am bedeutungsvollsten ist diese Aenderung dadurch, dass man zur Fahrt von Berlin nach Petersburg und ebenso in umgekehrter Richtung nur eine Nacht zu opfern braucht, und dass man in Petersburg sofort Anschluss nach Moskau findet.

Frankfurter Güterbahn.

In der a.o. Generalversammlung am 10. d. M. (s. No. 95 S. 1227) erstattete der Director Ströhler Bericht über die Motive zur Vorlage über die Vermehrung der Betriebsmittel für den Schifffahrtsverkehr und den damit zusammenhängenden Antrag auf Erhöhung des Aktiencapitals. Er empfahl dringend deren Annahme. Die Mehrheit der Aktionäre beschloss nach längerer Debatte die Annahme der Vorlagen unter der Bedingung, dass die ersten Zeichner auf die Hälfte ihres ihnen nach den Statuten zustehenden Bezugsrechts zu Gunsten der Aktionäre verzichten, so dass die Letzteren ¾, die Ersteren nur ¼ der neu zu emittirenden 1 Million Aktien zu pari erhalten würden. Nach den Informationen des „Berl. Akt.“ dürfte der Beschluss der Generalversammlung in der Form, wie er gefasst worden, nur die Konsequenz haben, dass die beabsichtigte Kapitalvermehrung nicht zur Ausführung gelangt und damit auch die projektirte Vermehrung des Schiffsparks der Gesellschaft durch Ankauf der Schottländer'schen Fahrzeuge unmöglich wird, da die Inhaber der Gründerrechte ¼ der neuen Aktien Herrn Schottländer zugesagt haben und nicht geneigt sind, ihrerseits vollständig auf das ihnen statutenmässig gewährleistete Benefizium Verzicht zu leisten.

Die Verwaltung beruft daher zum 30. Dezember cr. eine neue ausserordentliche Generalversammlung nach Frankfurt a. O. mit folgender Tagesordnung: Beschlussfassung über die Ausführung event. Modifikation der in der Generalversammlung vom 10. Dezember cr. gefassten Beschlüsse wegen Vermehrung der Betriebsmittel für die Schifffahrt, Erhöhung des Grundkapitals um 1 000 000 ℳ und Ausübung des statutarischen Bezugsrechtes.

Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft.

In der am 4. d. M. unter Vorsitz des Herrn Eisenbahndirektions-Präsidenten Wex stattgehabten Generalversammlung wurden die zur Tagesordnung (siehe No. 91 S. 1172) von dem Aktionär Angermann gestellten Anträge von demselben zurückgezogen. Dagegen wurde folgender Antrag einstimmig angenommen: „In Anerkennung der Schritte, welche der Aufsichtsrath bei der Kgl. Eisenbahndirektion, respektive der Kgl. Staatsregierung bis jetzt unternommen hat, um sowohl die Betriebsverhältnisse unserer Bahn als auch deren finanzielle Lage einer Besserung zuzuführen, und in Würdigung des Entgegenkommens, welches diese Schritte auch theilweise bei den genannten Behörden gefunden haben; in Erwägung, dass die Bemühungen des Aufsichtsraths, welche dahin gehen, dass 1. auf eine anderweitige Vertheilung der Kosten des Betriebes und der allgemeinen Verwaltung hingewirkt, und dass 2. die Umwandlung der 4½ pCt. Prioritätsanleihe in eine 4 pCt. angestrebt wird, und dass 3. in Betreff der Mitbenutzung des Berlin-Anhaltischen Bahnhofs ein baldiges Definitivum zu schaffen und sodann das hierdurch disponibel gewordene Terrain des hiesigen Berlin-Dresdener Bahnhofs bestmöglichst zu veräussern und der Erlös zunächst zur Rückzahlung des Staatszuschusses, eventuell auch zur Reduktion der Prioritätsanleihe, zu verwenden ist, von der Generalversammlung gebilligt werden, beschliesst die Generalversammlung, in die specielle Berathung der Anträge Angermann nicht einzutreten, sondern über dieselben zur Tagesordnung überzugehen, beschliesst aber zugleich, den Aufsichtsrath mit Prüfung der Frage zu beauftragen, ob der gegenwärtige Rechtszustand unter den Verhältnissen des neuen Aktiengesetzes aufrechterhalten werden kann, und der nächsten ordentlichen Generalversammlung darüber Bericht zu erstatten.“

Der „Berl. Akt.“ v. 13. d. M. führt gegenüber diesen Anforderungen an die Regierung zu 2. aus, dass dieselbe die Reduktion der Anleihezinsen um ½ pCt bisher nicht nur allen Privatbahnen aus höheren finanzpolitischen Rücksichten verweigert hat, sondern auch aus gleichen Gründen für die Anleihen der verstaatlichten Bahnen die 4½ pCt. selbst ruhig fortbezahlt resp. für den

Staatssäckel nicht konvertirt. Zu 3. könne von der Regierung die Erlaubniss zum Verkauf des Terrains des ehemaligen eigenen Bahnhofs in Berlin erst dann gegeben werden, wenn dieselbe überzeugt sein könne, dass der Verkehr der Berlin-Dresdener Bahn stets in einen der bestehenden Berliner Staatsbahnhöfe aufgenommen werden könne etc. Wollte aber auch die Regierung auf alle Anforderungen der Aktionäre eingehen, so würden bestenfalls die Aussichten der Stamm-Prioritätsaktien etwa um $^2/_3$ pCt. pro Jahr gebessert. Da die 5 pCt. Prioritätszinsen auf $9^1/_2$ Jahr (d. h. $47^1/_2$ pCt.) noch rückständig seien und in den nächsten Jahren im Ganzen 50 pCt. wenigstens nachzuzahlen blieben, so seien 7 875 000 ℳ. zu zahlen, ehe die Aktien einen Pfennig erhalten können. Die heutigen Aussichten der Aktien seien also jedenfalls gleich Null, und auch vorerst die der Stammprioritäten, solange die Erlaubniss zum Verkauf des Berliner Terrains und zur Konversion der Anleihe nicht gegeben werde.

Eisenbahn- und Dampfschiffverbindung zwischen Berlin und Kopenhagen.

Durch das „Gesetzblatt für das Königreich Dänemark" ist vor Kurzem eine Königliche Verordnung veröffentlicht worden, durch welche dem Bankdirektor, Etatsrath Tietgen, die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Nykyöbing auf der Insel Falster nach einem Punkte an der Südspitze dieser Insel und für die Herstellung von Hafenanlagen an diesem Endpunkte der Bahn ertheilt wird. Die Ausführung der Bahn- und Hafenbauten soll so gefördert werden, dass der Betrieb dieser Anlagen am 1. Juli 1886 eröffnet werden kann. Die neue Bahn bildet einen Theil der schon lange in's Auge gefassten Verbindung zwischen Berlin und Kopenhagen über Neustrelitz und Rostock-Warnemünde. Die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Warnemünde nach Neustrelitz ist von der Grossherzoglich Mecklenburgischen Regierung einer unter dem Namen „Deutsch-Nordischer Lloyd" gebildeten Gesellschaft ertheilt worden, welche nach der für Herbst 1885 in Aussicht genommenen Fertigstellung der Eisenbahn Warnemünde-Neustrelitz zugleich auch eine Dampferlinie zwischen Warnemünde und der Insel Falster in Betrieb setzen wird.

Aus Mecklenburg:

Bahnprojekt von Rostock über Tessin und Sülze nach Richtenberg.

Der Bau einer Eisenbahn sekundärer Bedeutung von Rostock nach Richtenberg ist projektirt.

In der zum Zweck der Besprechung über den Bau dieser Bahn am 3. d. M. zu Tessin einberufenen Versammlung wurden der Eisenbahn-Bauunternehmer Bachstein-Berlin und Bankier Kühl-Rostock als die Unternehmer bezeichnet, welche sich zur Uebernahme des Baues bereit erklärt hätten. Sodann wurde eine Petition an den Magistrat um Unterstützung dieses Unternehmens verlesen, in der hervorgehoben war, dass die Stadt Tessin selbst bedeutende Opfer nicht scheuen dürfe, um den Bau obiger Bahn zu verwirklichen, weil nur dadurch der bedeutende Vieh- und Getreidehandel der Stadt erhalten werden könne.

Die Kosten für die Vorarbeiten dieser Bahn, die circa 2 500 ℳ. betragen, will dem Vernehmen nach der Unternehmer übernehmen, falls das Projekt zu Stande kommt, woran nicht gezweifelt wird, da Seitens der Preussischen Regierung der Bahnbau von Richtenberg nach Grimmen (Nordbahn) beschlossen.

Eisenbahn von Rostock nach Stralsund.

Die Landeshülfe von 10 000 ℳ. à fonds perdu pro 1 km auf die Strecke zwischen Rostock und Ribnitz (Meckl. Landesgrenze) ist vom Landtage dem Antrage der Mecklenburg-Schwerinschen Regierung gemäss bewilligt worden. Länge der beabsichtigten Trace von Rostock nach Ribnitz ca. 31—32 km.

Güstrow-Plau-Meyenburg. Meyenburg-Neustadt a. D.

In der Sitzung des Kreistags der Ostpriegnitz zu Kyritz am 2. d. M. wurde beschlossen, die Eisenbahn von Neustadt a. D. über Pritzwalk nach Meyenburg mit 68 750 ℳ. zu subventioniren. Der Landesdirektor hat dem Minister zu dieser Strecke bereits 85 000 ℳ. zur Verfügung gestellt; ausserdem hat der Kreis sich erboten, durch seine Organe den Kauf des Grund und Bodens zu besorgen.

Nach dem Inhalt des zwischen Mecklenburg-Schwerin und Preussen abgeschlossenen Staatsvertrages vom 24. September d. J., den Weiterbau der Güstrow-Plauer Bahn bis zur Landesgrenze bei Meyenburg und den Neubau der Bahn von dort bis Neustadt a. D. betreffend, wird die Regierung von Mecklenburg-Schwerin die Konzession der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft verleihen. Die Preussische Regierung hat sich vorbehalten, bis zum 1. Oktober 1886 die Regierung in Schwerin in Kenntniss zu setzen, ob sie selbst bauen oder einem Privatunternehmer die Konzession ertheilen will.

Neu-Ruppin-Wittstock.

Die Eisenbahn Neu-Ruppin-Wittstock, von der wir in No. 91 berichteten, ist vom Kreistage mit 26 gegen 2 Stimmen als verfrüht abgelehnt.

Sekundärbahnprojekt Röbel-Waren.

Trotzdem durch Vornahme von Zeichnungen, die in letzter Woche ein sehr befriedigendes Resultat ergeben hatten, für die Aufbringung des fehlenden Restes zu der Terrainentschädigung der projektirten Bahn Röbel-Waren in den interessirten Kreisen die grösste Rührigkeit entwickelt war, so soll dem Vernehmen nach die Schweriner Regierung die Vorlage des Eisenbahnbaues beim Landtag abgelehnt haben wegen ungenügender Vorarbeitenvorlage und ungenügender Betheiligung der Interessenten, da nicht einmal die 37 000 ℳ. zur Terrainerwerbung aufgebracht worden seien.

Nach dem Bericht, der von den Vorstehern der interessirten Klöster Dobbertin und Malchow dem Landtage unterbreitet wurde, ergiebt sich, dass über die zu wählende Trace der projektirten Eisenbahn noch keine definitive Feststellung stattgefunden habe und deshalb eine eingehende Prüfung der Frage, ob das Projekt geeignet sei, den von der Bahnlinie durchschnittenen und in deren Nähe belegenen klösterlichen Gütern durch vermehrte und erleichterte Absatzwege Vortheile zu gewähren, z. Zt. nicht hat geschehen können. Die Klostervorsteher empfehlen die unentgeltliche Hergabe des Terrains zum Bahnbau nur unter der Voraussetzung, dass bei der Wahl und Feststellung der Trace einschliesslich der Haltestellen und Uebergänge sowie Durchlässe etc. die lokalen Interessen genügend berücksichtigt würden. Es wird auch als Bedingung hingestellt, dass die an die Grundeigenthümer und die Pächter für Bodenabtretungen, Beschädigungen etc. zu zahlenden Entschädigungssummen von den Bauunternehmern gezahlt werden. Diesem Antrage wurde zugestimmt und scheint sonach beregtes Projekt vorläufig wenig Aussicht auf Verwirklichung zu haben.

Eichicht-Stockheim.

Nach Informationen, die der „Berl. Akt." neuerdings eingezogen, wäre die Eröffnung der Thüringisch-Bayerischen Anschlussbahn Eichicht-Stockheim vor Ende 1885 nicht zu erwarten.

Artern-Frankenhausen.

Die Vorarbeiten zu dieser neuprojektirten Eisenbahnlinie (normalspurig) führt im Auftrag der Eisenbahnbaugesellschaft Bachstein & Co. in Berlin Ingenieur Ortmann aus.

Gladenbach-Niederwalgern.

Der Kommunal-Landtag in Cassel beschäftigte sich in voriger Woche mit einer Petition des Kreistages des Kreises Marburg, welche (in Bekämpfung des Projekts einer Eisenbahn von Gladenbach nach Lollar) den Bau einer Eisenbahn von Gladenbach nach Niederwalgern Kreises Marburg empfiehlt, und welche nach längeren Verhandlungen durch folgende Beschlüsse des Kommunal-Landtages erledigt wurde.

1. Die Eisenbahnlinie Gladenbach-Niederwalgern wird als die im Interesse des Kreises Marburg und des Kommunalverbandes Cassel wünschenswerthe bezeichnet; 2. dem Kreise Marburg wird zum Grunderwerb für eine Bahn von Gladenbach nach Niederwalgern eine Unterstützung bis zu 15 000 ℳ. gewährt. 3. der ständische Ausschuss wird ermächtigt, den ad 2. beschlossenen Zuschuss unter Umständen zu erhöhen, 4. sofern das Projekt Gladenbach-Niederwalgern nicht zur Ausführung gelangt, wird dem ständischen Verwaltungsausschusse anheimgegeben, ob für das Projekt Lollar-Gladenbach eine Beihülfe bis zu der Summe von 15 000 ℳ. gewährt werden soll.

Unstrut-Eisenbahn.

Nach langjährigen mühevollen Verhandlungen sind, wie das „L. T." schreibt, endlich alle Vorfragen für die Herstellung dieser Linie soweit erledigt, dass mit den technischen Vorarbeiten in allernächster Zeit begonnen werden wird, und zwar geschieht dies durch die Beamten der Königl. Eisenbahndirektion Erfurt. Die Bahn durchschneidet wohl unzweifelhaft einen der schönsten und fruchtbarsten Landstriche Thüringens. Die Länge der Bahnstrecke beträgt ca. 68 km. An der Linie liegen mächtige Kalk- und Sandsteinbrüche, bedeutende Handelsmühlen und Zuckerfabriken etc. Seitens der Adjacenten sind bedeutende Opfer gebracht worden, um endlich in den Besitz der Bahn zu gelangen. Die in Rede stehende Bahn bildet das Mittelglied zwischen den beiden Staatslinien Erfurt-Sangerhausen und dem Thüringer Staatsbahncomplex. Die Unstrutbahn verspricht bei dem Produktenreichthum der Gegend nicht nur einen umfangreichen Gütertransport, sondern auch einen erheblichen Reiseverkehr, denn die Schönheit der Landschaft wird hier den Touristen eine neue Strasse eröffnen.

Prehlitz-Geraer Eisenbahn.

Nachdem die Konzession für den Bau einer Sekundär-Eisenbahn von Prehlitz nach Gera, welche insbesondere für das Meuselwitzer Kohlenrevier namhafte Vortheile bringen wird, gesichert ist, ist auch die Finanzfrage bis auf ein Geringes geregelt, so dass also der Ausführung des Projektes, welche durch die Eisenbahnfirma R. Schneider in Berlin bewirkt werden wird, eigentliche Hindernisse nicht mehr im Wege stehen. Das Meusel-

witzer Kohlenwerk „Vereinsglück“ wird sich nach dem „L. T.“ an dem Unternehmen mit 30 000 ℳ betheiligen, eine gleiche Betheiligung ist auch seitens der Prehlitzer Braunkohlengesellschaft sowie der Geraer Aktien-Bierbrauerei in Aussicht genommen. Auch verschiedene andere industrielle Unternehmungen, sowie die Stadt Gera werden sich an der Aktienzeichnung betheiligen.

Sekundärbahn Spremberg-Strassgräbchen.

Eine in Hoyerswerda abgehaltene Vorversammlung von Vertretern der an obigem Eisenbahnprojekt betheiligten Orte resp. Besitzer und Verwaltungen industrieller Anlagen beschloss, eine Deputation wegen Baues der genannten Eisenbahn an den Minister der öffentlichen Arbeiten abzusenden.

Eisenbahnprojekt Hoya-Harpstedt-Ahlhorn.

Aus zuverlässiger Quelle theilt der „Hann. Cour.“ mit, dass das Grossherzoglich Oldenburgische Staatsministerium sich bereit erklärt hat, das Eisenbahnprojekt Hoya-Vilsen-Bassum-Harpstedt-Wildeshausen-Ahlhorn thunlichst zu fördern. Man hofft, dass nun auch die Preussische Regierung, sowie auch Privatkapitalisten, Gemeinden und Kreisvertretungen leichter für eine finanzielle Betheiligung an dem Unternehmen zu gewinnen seien. — Die Oldenburgische Regierung hat dem Landtage inzwischen schon eine Vorlage wegen Erbauung einer Eisenbahn von Ahlhorn nach Vechta gemacht.

Preussisch-Oesterreichische Eisenbahn-Anschlüsse.

Die zwischen der Preussischen und der Oesterreichischen Regierung schwebenden Verhandlungen in Betreff der Anschlüsse der Eisenbahnverbindungen Ottendorf-Mittelstein und Hannsdorf-Ziegenhals sind vor einigen Monaten unterbrochen worden, und zwar erfolgte die Unterbrechung aus dem Grunde, weil die Preussische Regierung in Betreff der Anschlussfrage noch weitere Studien machen zu müssen erklärte. Wie die „Pr.“ nun vernimmt, ist die Wiederaufnahme der Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen wegen Abschluss von Staatsverträgen in Betreff der beiden erwähnten Anschlüsse unmittelbar bevorstehend, nachdem die Preussische Regierung sich bereit erklärt hat, die Verhandlungen fortzusetzen. Es ist nicht daran zu zweifeln, dass dieselben binnen kürzester Frist zum definitiven Vertragsabschlusse führen werden.

Eisenbahnverbindung Graslitz-Klingenthal.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat dem von Sächsischer Seite gemachten Vorschlage seine Zustimmung ertheilt, wonach die Ergebnisse der bezüglich des Uebergangspunktes der Eisenbahn Graslitz-Klingenthal über die Oesterreichisch-Sächsische Landesgrenze von den Königlich Sächsischen Organen festgesetzten Ermittelungen zunächst von der Buschtêhrader Eisenbahngesellschaft unter Intervention der Generaldirektion der Oesterreichischen Eisenbahnen bestätigt werden sollen und sonach von einer internationalen Kommission dieses Grenzübergangspunktes Umgang zu nehmen ist.

Düren-Nideggen.

Der Bau einer Nebenbahn von Düren über Niederau, Kreuzau und Drove nach Nideggen ist, wie die „Köln. Ztg.“ vernimmt, gesichert. Die südwärts Düren gelegenen grossen Fabriken würden dadurch direkte Eisenbahnanschlüsse erhalten.

Qualitätsanforderungen an das Eisenbahnmaterial.

In der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute zu Düsseldorf berichtete am 7. d. M. Herr Direktor Brauns-Dortmund über die Massnahmen, welche auf einen vom Verein angeregten, durch den „Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller“ gestellten Antrag von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten betreffs der Frage der Qualitätsanforderungen an Eisenbahnmaterial (Schienen, Achsen und Bandagen) getroffen worden sind. Es ist eine aus dem Geh. Bergrath Dr. Wedding, zwei Eisenbahn- und zwei Hüttendirektoren bestehende engere Kommission gebildet, welche zunächst den Plan zu eingehenden Untersuchungen eines mannigfaltigen Materials, das sich im Betriebe der Eisenbahnen auffallend gut oder auffallend schlecht bewährt hat, aufstellte und die Arbeiten der Untersuchung dauernd überwachen wird. Mit dem Material werden sowohl Schlag- als Zerreissproben angestellt, auch die Beziehungen ermittelt werden, welche zwischen Schlag- und Zerreissproben und den s. g. Dauerversuchen sich ergeben. Zu letzteren Proben wird das Material von den Werken geliefert. Es besteht aus einer Sammlung von Bandagen, Achsen und Schienen, welche in derselben Weise zu behandeln sind, wie die Probestücke dieser Art, welche von den Eisenbahnverwaltungen mit Angabe der bezüglichen Betriebsresultate eingeliefert werden, und aus einer Reihe von Probestücken harten, mittleren und weichen Materials, aus welchem Zerreissproben und Stäbe für Dauerversuche und Schlagproben im Kleinen angefertigt werden sollen. Die Kosten dieser Versuche werden über 50 000 ℳ betragen, aber es ist von ihnen ein so grosser Nutzen zu erwarten, dass weder diese Summe noch der grosse Aufwand an Zeit und Arbeit, der daraus für die Kommission erwächst, in Frage kommen kann, zumal zu erwarten ist, dass die Untersuchungen auch für event. internationale Abmachungen Unterlagen liefern werden.

Die wirthschaftlichen Vortheile der Kolonialpolitik und deren Bedeutung für den Deutschen Techniker.

In derselben Versammlung des Vereins Deutscher Hüttenleute sprach Herr Dr. Fabri aus Godesberg über die wirthschaftlichen Vortheile der Kolonialpolitik und deren Bedeutung für den Deutschen Techniker. Redner weist darauf hin, wie die wirthschaftlichen, nicht die politischen Interessen Deutschland in die koloniale Bewegung gedrängt haben, erörtert den Unterschied von Handels- und Ackerbaukolonien und zeigt, wie der Absatz der Deutschen Industrieprodukte zunehmen müsse, wenn es in Kolonien neue Absatzgebiete schafft. Ueberhaupt müsse sich Deutschland bei seiner Ueberproduktion mehr an überseeischen Unternehmungen, an Eisenbahnen, an Dampferlinien, Hafenbauten, Kanalanlagen u. s. w. betheiligen. Das Kapital dazu sei entschieden in Deutschland vorhanden, wie schon der stets herabgehende Zinsfuss zeige. Das Eis sei gebrochen, ein ruhiger Fortgang der kolonialen Bewegung sei zu wünschen im Gegensatz gegen bisherige Theilnahmslosigkeit sowohl, als gegen die übertriebenen Hoffnungen, welche man hier und da hege. Redner erörtert sodann die Bedeutung der jüngst unter Deutschen Schutz gestellten Westafrikanischen Gebiete, welche, wie namentlich das Herero- und Namaqua-Land, einen grossen Reichthum an Mineralien, zumal an Kupfer haben und sich somit zu Bergbaukolonien vortrefflich eignen. Wolle man diese Schätze ausbeuten, so seien natürlich Eisenbahnen, Maschinen, technische Kräfte u. s. w. nothwendig, was alles Deutschland zu Gute komme. Zunächst aber habe Deutschland in diesen Gebieten eine kulturelle Mission zu erfüllen; die dortigen Einwohner kennen bisher den Segen der Arbeit nicht; diesen dorthin zu tragen, sei die nächste Aufgabe. Redner weist dann noch auf die Konkurrenz hin, welche Europa aus China erwachsen könne, wenn dort eine energische Regierung die modernen Hülfsmittel der Kultur in richtiger Weise zu gebrauchen sich entschlösse. Alle diese Umstände weisen uns darauf hin, mehr als bisher überseeisch denken zu lernen. An der nachfolgenden Diskussion betheiligten sich die Herren Friedrichs-Remscheid, Lueg-Oberhausen, Haarmann-Osnabrück und Thielen-Ruhrort. Der Vorsitzende fordert schliesslich dazu auf, möglichst zahlreich dem „Westdeutschen Verein für Kolonisation und Export“ beizutreten. (Lebhaftes Bravo!)

Ueber die feuerlose Lokomotive und ihre Verwendung im Bergwerks- und Hüttenbetrieb

hielt in der vorerwähnten Versammlung Herr Direktor Lentz-Düsseldorf einen sehr eingehenden und anregenden Vortrag. Redner bespricht zunächst die verschiedenen Motoren, welche bei dem Bergwerks- und Hüttenbetrieb zum Ersatz der Pferde- und Menschenarbeit in Anwendung kommen, und erläutert namentlich auch die Honigmann'sche Aetznatronlokomotive, welche neuerdings so viel Aufsehen gemacht. Leider wird sich, wie Vortragender ausführt, ihrer Verwendung in der Praxis der Nachtheil entgegenstellen, dass die Heizfläche eine zu grosse sein muss. Beispielsweise würde eine sechsräderige Gotthardlokomotive von 120 qm Heizfläche durch eine Honigmann'sche ersetzt eine Heizfläche von 480 qm haben und damit zu einem Ungeheuer anwachsen, das höchstens sich selbst fortschleppen könnte. Auch die Betriebskosten für die Honigmann'sche Lokomotive werden im Vergleich zur Kraftleistung zu grosse sein. Viel niedrigere Betriebskosten erfordert die feuerlose Lokomotive, welche nur überhitztes Wasser verwendet. Ein Uebelstand an dem Francq-schen System war die hohe Anfangsspannung von 15—16 Atmosphären. Vortragender hat nun durch verschiedene Versuche gefunden, dass gerade niedrige Spannungen viel höhere Kraftleistungen ergeben, und eine feuerlose Lokomotive konstruirt, welche, sehr einfach und billig in der Herstellung, fast gar keine Betriebskosten verursacht. Sie kann von einem gewöhnlichen Arbeiter bedient werden, ein Heizer ist überflüssig, der Kessel kann nicht durch Kesselstein leiden, die Maschine kann jederzeit ohne alle Bewachung stehen gelassen werden und ist in jedem Augenblick bereit zum Dienst, so dass bei schwachem Betriebe der Maschinist zu anderen Arbeiten herangezogen werden kann. Die Maschine wird von einer beliebigen Dampfleitung aus mit Dampf gespeist, der Dampf tritt ins Wasser und kondensirt so lange, bis der Druck im Rezipienten nahezu gleich der Spannung im Betriebskessel ist. Dann wird das Ventil geschlossen und die Maschine ist zum Fahren bereit. Redner erläutert seinen Vortrag mit zahlreichen Abbildungen, namentlich auch von Maschinen, die, auf „Hohenzollern“ gebaut, in diesen Tagen nach Batavia abgehen. Auch die unterirdischen Bahnen Londons werden dies System der feuerlosen Lokomotive voraussichtlich zur Anwendung bringen. Natürlich eignet sich die Konstruktion für feuerlose Schiffe. Der Vortrag wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

Aus Italien.

Die Deputirtenkammer beendete am 9. Dezember die Generaldebatte über die Eisenbahn-Konventionen. Die von den Rednern der Opposition vorgebrachten Gründe gegen die Regierungsvorlage laufen im wesentlichen auf die Behauptungen hinaus, dass überall der staatliche Eisenbahnbetrieb sich als vortheilhafter als der Privatbetrieb herausgestellt habe, dass der Staat den Kapitalisten-Gesellschaften übermässige Konzessionen gemacht und ein verwerfliches Monopol ertheilt habe, und dass die wirthschaftlichen Interessen der Nation den Bankiers geopfert werden. Dagegen bemerkt eine Korrespondenz der „A. Z.", von einer Vernachlässigung der Staatsinteressen könne man nicht reden, wenn man die in den Konventionsentwurf aufgenommenen Garantien kenne. Wie der Artikel 8 vorschreibe, könne die Regierung den Betriebsgesellschaften der drei grossen Eisenbahnnetze die Erbauung neuer Linien für einen vorher festgesetzten Preis oder unter nachträglicher Erstattung der Kosten überlassen. „Es müssen im ersteren Falle die Baupläne nebst Ausführungsbedingungen und Kostenanschlägen dem Oberconseil für die öffentlichen Arbeiten vorgelegt, die Kontrakte vor ihrer Abschliessung von der Generalstaatskassen-Advokatur und dem Staatsrath approbirt werden. Im zweiten Falle werden überdies im Kontrakte selber die Garantien und Formalitäten bezeichnet, unter welchen die Unternehmer die Arbeiten zu verdingen haben. Im November jedes Jahres legt der Minister der öffentlichen Arbeiten dem Parlamente einen Bericht über die im laufenden Jahre abgeschlossenen Kontrakte vor, welchem die Gutachten des Staatsrathes beigefügt werden. Dies genügt, um zu beweisen, dass von einer Auslieferung der Staatsinteressen an die Kapitalisten wahrlich nicht die Rede sein kann."

Von der Balkan-Halbinsel.

Griechische Bahnen.

Wiener Blättern wird aus Athen gemeldet, dass soeben mit dem Bau der kleinen Bahnstrecke Nauplia-Argos begonnen wurde, die im nächsten Monat dem Verkehr übergeben werden soll. Vor einigen Tagen wurde die Linie Laurium-Markopulo eröffnet, und in nächster Woche soll auf der Strecke Pharsala-Velestino der Verkehr beginnen.

Orientalische Eisenbahnanschlüsse.

Aus Sofia wird gemeldet, dass bei der Kammer die Vorlage, betreffend den Bau der Eisenbahnanschlüsse an das Serbisch-Türkische Bahnnetz, eingegangen ist.

Aus Russland.

Wilna-Rownoer Eisenbahn.

Die Eröffnung der Wilna-Rownoer Bahn findet am 13. Dezember statt. Zum Generaldirektor ist Ingenieur Chodorowski ernannt.

Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn.

Aus Warschau schreibt man unterm 4. Dezember: Die mit der Revision und Abnahme der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn von der Regierung beauftragte Kommission sei am 3. Dezember in Kielce eingetroffen. Es unterliege nunmehr keinem Zweifel, dass die Eröffnung dieser neuen Strecke mit Beginn des neuen Jahres bestimmt erfolgen wird.

Dem „Oberschl. A." wird über dieselbe Bahn geschrieben: „Diese Bahn hat, wie die übrigen Russischen Bahnen, ein um etwa 6 Zoll breiteres Gleis als die Preussischen Bahnen. Schon aus diesem Grunde wird eine Weiterführung nach Kattowitz ausgeschlossen. Die Russische Regierung ist vorerst noch nicht geneigt, noch andere Einfallpforten in das Russische Reich zu eröffnen, wie es die Warschau-Wiener Eisenbahn zur Zeit ist. Erst wenn Russland seine Eisenbahnen im Osten ausgebaut haben wird, ist Aussicht vorhanden, dass es seinen Widerstand gegen die direkte Eisenbahnverbindung aufgiebt. So ist es ja auch gekommen, dass die geplante Eisenbahn von Breslau über Oels nach Lodz und von da nach Warschau nicht zur Ausführung gekommen ist. Wenn nun auch die Iwangorod-Dombrowaer Bahnverwaltung nicht eine Strecke nach Kattowitz baut, so wird sie doch von Dombrowa die Strecke bis nach Ruschkinwerk, welches an dem Wege von Sosnowice nach Myslowitz in der Nähe von Sielce liegt, weiter führen und in der Nähe dieses Eisenwerkes einen Bahnhof anlegen. Diese Strecke soll alsdann nicht dem Personenverkehr, sondern lediglich dem Frachtverkehr dienen. Dahin werden alsdann die in Sielce und Sosnowice erzeugten Massengüter, Kohlen, Hüttenprodukte, Ziegeln etc., welche über Warschau hinausgehen sollen, dirigirt und direkt verladen werden, während sie jetzt in Warschau erst umgeladen werben müssen. Der Bau dieser Strecke ist für das nächste Frühjahr in Aussicht genommen."

Moskau-Jaroslawer Eisenbahn.

Das Kommunikations-Ministerium hat, wie die „Birshewyja Wedomosti" schreiben, Unterhandlungen mit dieser Eisenbahngesellschaft eingeleitet, betreffend die Bedingungen über den Bau und die Exploitation der projektirten Eisenbahn von Jaroslaw nach Kostroma.

Russische Bahnprojekte.

Der Bau der Tichorjezk-Noworossiskschen Linie soll dem Baron Steingel übergeben werden, da sein Kostenanschlag sich um 1 Million Rubel niedriger erweist, als derjenige der Krons-Eisenbahn-Verwaltung. Man schreitet zum Bau der Linie Aschabad-Kisil-Arwat (eine Verlängerung der Transkaspischen Linie) und gedenkt dieselbe bis Sserans und Merw fortzuführen. Die Entscheidung der Frage über den Bau der Noworossisk-Eisenbahn und den Bau des Noworossisk-Hafens soll, wie die „Birshewyja Wedomosti" mittheilen, im Laufe dieses Monats erfolgen. — Der Vorschlag der Rostow-Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft, auf eigene Rechnung den Bau und die Exploitation der projektirten Linie zu übernehmen, ist vom Finanz- und Kommunikations-Ministerium bereits acceptirt worden. Bei den Baukosten des Schienenweges wird sich die Regierung gar nicht betheiligen.

Druck- oder Vacuum-Bremse.

Der Assistent des Chefs der Lokomotivabtheilung der Great Indian Peninsula Railway Compagny, Mr. E. R. Calthrop, lässt sich im „Engineering" unterm 6. November cr. über die Frage „ob Druck- oder automatische Vacuum-Bremse" wie folgt vernehmen:

Weder von der Westinghouse-Bremse noch von der automatischen Vacuum-Bremse kann man behaupten, dass sie weder bezüglich der Güte des Materials, noch wegen der Aus- und Durchführung der Prinzipien den Grad von Vollkommenheit zur Zeit schon erreicht haben, der fernere Verbesserungen ausschliesst und ein System als Typus annehmen lässt.

Wäre die Frage spruchreif für einen Parlamentsbeschluss und müssten darnach die Eisenbahnverwaltungen eine specielle Art Bremsen einführen, so wären die Bremsen nicht allein in genereller Form, sondern auch ganz im Speciellen zu beschreiben, um Komplikationen und Zweifel auszuschliessen.

Die Chefs des Lokomotivwesens würden nicht die Verantwortung auf sich laden, durch neu erfundene Konstruktionen von den Normalbestimmungen abzuweichen, desgleichen nicht die Eisenbahnverwaltungen, so gut und praktisch jene Aenderungsvorschläge auch sein möchten.

Bahnverwaltungen, denen eine bestimmte Bremse vorgeschrieben ist, werden bei einem aus dieser Konstruktion abzuleitenden Unglücksfalle sich mit Recht weigern, dafür die Verantwortung zu übernehmen.

Der allgemeinen Forderung des Publikums auf feste Regelung der Bremsfrage darf im Interesse der Sache selbst so lange eine Folge nicht gegeben werden, als ein vernünftiger Grund zu der Annahme vorliegt, dass noch neue Bremssysteme erfunden und wesentliche Verbesserungen an den alten ausgeführt werden. Andernfalls wird ein Erfinder nicht Zeit und Mühe auf Sachen verwenden, die doch keine Aussicht auf praktische Ausführung und rücksichtsvolle Beurtheilung bieten.

Rücksichten dieser Art haben offenbar den Board of Trade veranlasst, nur die nöthige Bremskraft für die Beförderung der Züge zu verlangen, die Konstruktion der Bremse selbst aber den Eisenbahnverwaltungen frei zu stellen.

Wissenschaftlich und theoretisch haben Druck- und automatische Vacuum-Bremsen einen gleichen Grad von Wirkung und Kontrole; das beste Prinzip und die sicherste Methode ist aber noch zu erfinden und kann daran alle Reklame nichts ändern, mag sie von Westinghouse oder der Automatic Vacuum Compagny ausgehen.

Verschiedenes.

Spanischer Lokomotivbau.

In Valencia ist kürzlich die erste in Spanien gebaute Lokomotive vollendet und in Betrieb genommen worden.

Statue des Ingenieurs Pauli.

Die vierte (nördliche) Einsteigehalle des Centralbahnhofes in München, welcher bereits Statuen Stephenson's, Watt's und Steinheil's aufweist, ist nun auch mit der Statue des um das Bayerische Eisenbahnbauwesen hochverdienten Ingenieurs, Oberbaudirektors F. A. v. Pauli (geb. 1802, gest. 1883) geschmückt worden. Pauli ist im Arbeitsrocke dargestellt, die Rechte auf einen Brückenpfeiler gestützt, über den der Plan der Grosshesselloher Brücke ausgebreitet liegt, während die Linke leicht an der Hüfte ruht. Wellen umspülen den Sockel des Pfeilers und Schilf ragt rückwärts daraus empor. Es soll hierdurch an die hervorragendste Erfindung Pauli's, an das nach ihm benannte Brückenbausystem (nach welchem auch die Mainzer Eisenbahnbrücke ausgeführt ist), erinnert werden. Die Wiedergabe der schlichten Einfachheit, die Pauli im Leben auszeichnete, die Portrait-Aehnlichkeit und geistvolle Charakteristik der Statue finden ungetheilte Anerkennung. Die Statue ist von Professor Konrad Knoll aus Pola-Kalkstein gemeisselt worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die bisher nur für den beschränkten Personenverkehr eröffnete Haltestelle Steinhaus wird — nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft — am 15. d. Mts. für den allgemeinen Personen-, Reisegepäck-, Eilgut- und Frachtverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 15. Dezember 1884. (3027)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Betrieb.

Vom 22. Januar k. J. ab wird die Zweigeisenbahn **Friedrich-Wilhelms-Hütte-Siegburg gänzlich ausser Betrieb gesetzt** werden. Von diesem Tage ab findet die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und Thieren zwischen Siegburg und Friedrich-Wilhelms-Hütte ausschliesslich via Troisdorf, und zwar, so lange nicht anderweite Tarifsätze besonders publizirt werden, unter Anwendung der bisherigen Tarife statt.

Köln, den 10. Dezember 1884. (3028)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

III. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der nach unserer Bekanntmachung vom 20. November d. J. eingestellte Betrieb des Gütertrajekts zwischen Rüdesheim und Bingerbrück ist wieder eröffnet. (3029)

Frankfurt a/M., den 12. Dezember 1884.

Königliche Eisenbahndirektion.

IV. Güterverkehr.

Am 15. Dezember cr. treten für den **Verkehr unserer Frankfurter Bahnhöfe mit Südbayerischen Stationen** neue ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben haben, soweit sie billiger als die bestehenden sind, auch für die vor Frankfurt belegenen Stationen Offenbach, Klein-Steinheim, Mühlheim a/M., Hanau Ost-Staatsbahnhof und Nordbahnhof Anwendung zu finden. Die genannten diesseitigen Dienststellen ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 12. Dezember 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion. (3030)

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs für Obst, frisches, vom 15. Oktober 1884 Studenzen-Berlin wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1885 auf 4,98 *M.* (statt 4,89 *M.*) pro 100 kg berichtigt.

Breslau, den 11. Dezember 1884. (3031)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
für die betheiligten Deutschen Bahnen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. Januar 1885 treten in Kraft:

a) der Nachtrag III zum Seehafen-Ausnahme-Tarif vom 15. September 1883,
b) der Nachtrag III zum Seehafen-Ausnahme-Tarif vom 1. Januar 1884.

Dieselben enthalten: Aufhebung der direkten Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs No. 1 (Wolle u. s. w.), Ergänzung des Artikel-Verzeichnisses, Aufnahme der Station Antwerpen (Süd-Quais) transit der Grossen Belgischen Central-Bahn und anderweite Bezeichnung der Station Antwerpen (Süd) transit der Belgischen Staatsbahn. Preis je 10 ₰.

Köln, den 31. Dezember 1884. (3032)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Zu dem vom 1. September 1883 ab gültigen **Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen etc.** in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Bezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrh.) nach Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn etc. tritt am 20. d. M. der 3. Nachtrag in Kraft, enthaltend anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze ab Station für den Verkehr mit den Stationen Bismarck i/W. des Bezirks Elberfeld, sowie Carnap, Horst, Hugo und Schalke des Bezirks Köln (rechtsrh.) und anderweite Frachtsätze ab Zeche für den Verkehr mit den Zechen Christian Levin und Nordstern.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze hervorgerufen werden, kommen letztere noch bis zum 1. Februar 1885 in Anwendung.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. (3033 B. u. W.)

Oldenburg, 1884 Dezember 9.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahn-Direktion.

Main-Neckar-Pfälzischer Güterverkehr. Am 15. l. M. tritt der V. Nachtrag zum Tarife (Theil II) vom 1. November 1881 in Kraft. Derselbe enthält unter anderm neue, zum Theil wesentlich ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Güter des Specialtarifs III, sowie — mit Wirkung vom 1. Januar 1885 — Ausdehnung des Verkehrs der Station Sachsenhausen Staatsbahn auf weitere Pfälzische Stationen (in dem früheren Umfange). Im Uebrigen enthält der Nachtrag einige unwesentliche Frachterhöhungen, welche erst vom 1. Februar 1885 ab gelten. (3034)

Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 11. Dezember 1884.

Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Vom 1. Januar 1885 ab treten im **Südostpreussischen Verbande** für den Verkehr zwischen den Stationen Königsberg und Pillau der Ostpreussischen Südbahn einerseits und den Stationen der Strecken Ortelsburg-Johannisburg resp. Ortelsburg-Allenstein des Bezirks Bromberg andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Dieselben sind bei den Verbandstationen zu erfahren. (3035 J)

Bromberg, den 13. Dezember 1884.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im Verkehr mit den Stationen Moskau, Wjäsma, Smolensk, Gorodeja und Minsk der Moskau-Brester Bahn, Brest und Muchawiec der Warschau-Terespoler Bahn, Moskau der Nicolai-Bahn, Smolensk der Orel-Witebsker Bahn und Minsk der Libau-Romnyer Bahn kommt die durch den elften Nachtrag zum **Deutsch-Russischen Gütertarif** vom 1. Januar 1880 neuen Stils (2. Ausgabe) auf Seite 12 mit Giltigkeit vom 1. Januar 1885 neuen Stils eingeführte Gebühr für die Uebergabe der Güter auf den Russischen Eisenbahnen mit 0,61 Kopeken pro 100 kg für jeden Uebergangspunkt, vom gedachten Tage an nicht zur Erhebung. (3036 J)

Bromberg, den 12. Dezember 1884.

Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Am 1. Januar 1885 tritt der II. Nachtrag zu Theil II unseres Lokal-Gebühren-Tarifes für den Eil- und Frachtgüter-Transport vom 1. Mai 1883 mit nachstehendem Inhalte in Kraft:

1. Tariftabellen für die Stationen Csácza und Margitfalu.
2. Aufnahme der Station Teschen in den Ausnahmetarif V.
3. Aufnahme der Station Liptó-St.-Miklós in die Ausnahmetarife IX/a und IX/b.
4. Ermässigte Gebührenberechnung für gewöhnliche Eilgüter.
5. Einheitssätze des Ausnahmetarifes I/a.
6. Aenderung des Stationsnamens Margitfalu-Göllniczbánya.
7. Ergänzung des Verzeichnisses der Brückenwagen.
8. Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare des Nachtrags sind in unserem commerziellen Bureau (Budapest V. Széchenyigasse 2) erhältlich.

Budapest, am 12. Dezember 1884. (3037)

Die General-Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Mit dem separat kundzumachenden Tage der demnächst erfolgenden Betriebseröffnung der

Göllnitzthalbahn

treten

a) Allgemeine Tarife für den Personen- u. Gepäcktransport,
b) Theil II, Gebührentarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern

in Kraft.

Dieselben sind im kommerziellen Bureau der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V. Szechenyigasse 2) erhältlich.

Budapest, am 6. Dezember 1884. (3038)

Die General-Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn als betriebsführende Verwaltung der Göllnitzthalbahn.

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn und Lokalbahn Jaroslau-Sokal. „Einführung neuer Lokaltarife." Mit Giltigkeit vom 1. Januar 1885 gelangt für die K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn und für die Lokalbahn Jaroslau-Sokal ein neuer Lokaltarif mit der Bezeichnung „Theil II. Gebührentarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn" bezw. unter dem Titel „Tarifbestimmungen und allgemeine Tarife für den Personen- und Gütertransport auf der Lokalbahn Jaroslau-Sokal" zur Einführung, wodurch der gleichnamige Lokal-Gütertarif (Theil II) vom 1. Januar 1883 sowie der vom Tage der Betriebseröffnung (6. Juli 1884) giltige Tarif für die Lokalbahn Jaroslau-Jokal sammt allen zu den beiden Tarifen erschienenen Nachträgen ausser Kraft tritt. Exemplare dieser Tarife, welche grösstentheils erhebliche Frachtermässigungen gegenüber den seither bestandenen gleichnamigen Tarifen enthalten, sind um den Preis von 50 kr. pro Exemplar für den Tarif der Carl-Ludwigbahn (Theil II) und 30 kr. pro Exemplar für den Tarif der Lokalbahn Jaroslau-Sokal sowohl im Oekonomate in Wien, als auch im commerziellen Bureau der Betriebsdirektion in Lemberg und bei sämmtlichen gesellschaftlichen Stationen zu beziehen.

Wien, im Dezember 1884. (3039)

Die General-Direktion.

Südwestrussisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass der mit 1./13. Dezember a. c. aufgehobene Special-Exporttarif für Getreide- etc. Transporte von den Stationen der Kursk-Kiewer Bahn nach Brody bezw. nach Podwoloczyska giltig vom 1./13. September a./n. Styls 1884 vorläufig bis 1./13. August a./n. Styls 1885 reaktivirt wird.

Wien, den 10. Dezember 1884. (3040)

Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

V. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Bei der am 1. Dezember 1884 auf Grund des mit Hohem K. K. Finanz-Ministerialerlasse vom 15. September 1874, Z. 4635/F.-M., genehmigten Tilgungsplanes, in Gegenwart

eines K. K. Notars vorgenommenen V. Verloosung der Prioritätsanleihe Emission 1874 à 600 Reichsmark wurden folgende 60 Nummern gezogen:

3387 3652 3724 3898 4106 4149 4483 6643 6747 7955 9627 10299 11009 11705 13309 13572 14996 14997 15848 16286 18355 18582 19918 20231 20753 21851 22043 22537 22541 22974 23693 24530 25110 26567 26968 27157 27220 27887 30247 30353 30491 30527 30548 30915 30930 32607 32624 33726 33907 34447 38223 40674 40789 41087 43111 43171 44731 45098 45674 46063.

Vom 1. Juni 1885 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Gold eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen — u. zw. spesen- und provisionsfrei — nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: die Deutsche Bank,
in Frankfurt a/M.: die Deutsche Effekten- und Wechselbank und die Deutsche Vereinsbank,
in München: die Bayerische Vereinsbank und die Herren Guggenheimer & Cie.,
in Stuttgart: die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung dieser gezogenen Obligationen hört mit Ende Mai 1885 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Juli 1885 fällig werdenden Kupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der:
Ziehung 1880: No. 11779.
Ziehung 1881: No. 3389 21548.
Ziehung 1882: No. 4573 8292 12666 14538 19455 30562 35693 36593 39492 46285.
Ziehung 1883: No. 7285 12931 21917 24236 27670 30718 34001 37427 43971 44246 45292.

Wien, den 1. Dezember 1884. (3041)
Vom Verwaltungsrathe.

VI. Submissionen.

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische). Die Lieferung nachbezeichneter Lokomotiven, Wagen und Wagentheile soll im Wege des öffentlichen Anbietungsverfahrens, in nachgenannte Loose getheilt, vergeben werden, und zwar:

a) Loos I. 9 Stück Normal-Personenzug-Lokomotiven mit Tendern.
b) Loos II. 6 Stück Personenwagen III. Klasse.
c) Loos III. 5 Stück Gepäckwagen.
d) Loos IV. 20 Stück eiserne Kohlenwagen.
e) Loos V. 68 Stück Radsätze.
f) Loos VI. 138 Stück Tragfedern.
g) Loos VII. 155 Stück Spiralfedern.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hier, Altes Ufer No. 2 Zimmer 92, zur Einsicht offen, und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung — nicht Postnachnahme — von ad a) bis d) je 3,00 ℳ. und von ad e) bis g) je 1,50 ℳ. Schreibgebühren verabfolgt.

Preisgebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:

„Preisgebot auf Lokomotiven, beziehungsweise Personen-, Gepäck- oder Kohlenwagen resp. Radsätze, Trag- oder Spiralfedern"

bis zum 22. Dezember 1884, Abends 6 Uhr unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, und werden dieselben an dem darauf folgenden Tage, Vormittags 10 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet.

Später eingehende Preisgebote werden nicht berücksichtigt; auch wird die Wahl unter den drei Mindestfordernden vorbehalten.

Köln, den 5. Dezember 1884. (3042)

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Erfurt. Die Lieferung von:

I. 20 Personenwagen IV. Klasse,
5 dreiachsigen } Gepäckwagen
3 zweiachsigen } Gepäckwagen
II. 61 Satz Achsen mit Rädern,
III. 122 Stück Tragfedern zu Wagen soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im unterzeichneten Bureau, Neuegasse 29/33 zur Einsicht aus, und werden gegen bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ und 50 ₰ Porto für die Wagen und je 1 ℳ. 50 ₰ und 20 ₰ Porto für die Achsen und Federn an den Bureau-Vorsteher, Eisenbahn-Sekretair Boye, portofrei abgegeben.

Versiegelte und mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis zum 3. Januar 1885 Mittags 12 Uhr an das unterzeichnete Bureau portofrei einzusenden. (3043)

Erfurt, den 10. Dezember 1884.
Maschinentechnisches Bureau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.



Frachtbrief.

Stempel der Bahn. Bad Bahn

Der Wagen
No. 1483
Eigenth. K. O.
No.
Eigenth.

der Frachtkarte			
No.	3	6.	
Pos.	1	2.	

An Herrn Friedrich Jacob Müller
Manufacturwaarenhandlung
in Berlin S.W. strasse 25 II
Station
der Koenigl. Preuss. Ost – Eisenba
Etwaige Angabe des Transportweges: über Frankfurt a/M.

Zoll- und Steuerstelle. Station Berlin mit B T B 38

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in den Betriebs-Reglements Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Bestimmungen, welche für Sendung in Anwendung kommen.

Zahl	Gattung	Zeichen	Nummer	Gewicht Kilogramm	Inhalt	Deklarirter Werth der einzelnen Positionen M.	₰	Abge… zur Be… zu z… Ge… Kilo…
1.	Kiste	A. B.	313	418	Kurzwaaren	680	40	
2.	Ballen	M. L.	4/5	168	Wollenwaaren	570	30	
3	Colli			586		1250	70	5

Die deklarirte Gesammt-Werthsumme (beträgt in Buchstaben): Eintausend zweihundert fünfzig Mark 70 Pfen…

Die deklarirte Summe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung (beträgt in Buchstaben): Vierhundert Mark

Basel, den 26 ten August 1884

Unterschrift des Absenders
Karl Otto

Wiege-Stemp…
Basel
No. 3

Druck von H. S. Hermann, Berlin, Beuthstr. 8.

Stempel der **Empfangs**-Station.

3/9 84 Berlin

Frankatur-Vermerk des Absenders: franco Berlin gegen Nachnahme

Nachnahme { Baar-Vorschuss / nach Eingang } in Buchstaben: Einhundertundvierzig Mark

Erklärung, wegen Zollabfertigung Mittelspersonen etc. etc.

Anbei 2 Zolldeclarationen für Verzollung durch den Adressaten in Berlin

Revers wegen schlechter Verpackung ertheilt
Kabel Otto

Specifikation obiger Nachnahme

	Betrag M.	₰
Verauslagte Spesen zurück	130	–
Reparatur der Kiste	5	–
Lagergeld	4	50
Porto		50
	140	–

Dienstl. Notizen	Datum	Namens-chiffre der Beamten	Frankirt
Nachnahmebuch-No. 1414	26/8	Lr.	Gegenwert
Berechnet durch		Keller	
Kartirt "		Ritter	60 –
Kontrolirt "		Lehr	
Angenommen durch	26/8	Gs	
mit Revers sicher			60
ohne "			No 433
gedeckt mit Decke			Kranz
verwogen durch			Quittung des Kassirers
verladen "			Jr.-No. der beigefügten Schriftstücke, welche auf den Transport etc. Bezug haben.
Ausgeladen durch	4/9	Kr	
verwogen "			
visirt "	3/9	Lehr	Fst. 1/M
ausgeliefert "	13/9	Lob	29/8
			No 13455
Umgeladen			
Sonstiges			
			Nachnahme ... Berlin 20/9 84
Gesehen durch	26/8	Keller	No 433

Stempel der **Abgangs**-Station.

26/8 Basel 84

Bezogen 13/9 Lehr

NOTE

	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben M.	₰
Nachnahme { Baar Vorschuss			
nach Eingang		140	–
Provision			
Fracht bis mit frankirter Nota		1	10
Zuschlag für { Werthsdeklaration			
Interessedeklaration			
Zollabfertigungskosten nach § 51 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements lt. beiliegender Note			
Summa		141	10

Fracht bis ... Einhundertvierzig eine Mark 10 Pf

Zuschlag für { Werthsdeklaration ... erhalten / Interessedeklaration

Berlin 13 September 1884
Güterexpedition Luther

Summa

Fracht bis

Zuschlag für { Werthsdeklaration / Interessedeklaration

Summa

Fracht bis

Zuschlag für { Werthsdeklaration / Interessedeklaration

Summa

Zollabfertigungskosten nach § 51 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements.



No. 100. | **1884.**



Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. Dezember 1884.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 20. Dezember 1884.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Noch eine neue Dampferlinie.

Von Paul Dehn.

(Fortsetzung aus No. 98.)

Nachdem das Bedürfniss einer Deutsch-Levantinischen Dampferlinie dargelegt worden, mögen nun noch die Hauptstationen derselben ins Auge gefasst werden, deren Verkehrsverhältnisse ebensosehr für Oesterreich-Ungarn wie für das Deutsche Reich von Interesse sind. Als solche sind Salonichi, Piraeus-Athen, Konstantinopel, Smyrna und Odessa zu bezeichnen.

I. Salonichi.

Salonichi (100 000 Einwohner, darunter 40 000 Juden Spanischer Abstammung) ist ein Platz von grosser Zukunft. Als Hauptstadt von Macedonien und wichtigster Hafen des Aegaeischen Meeres wird Salonichi zu grösserer Bedeutung als je zuvor gelangen, sobald es durch den Anschluss der Eisenbahn nach Mitrowitza an die Serbischen u. Bosnischen Bahnen mit dem Kontinent in unmittelbare Verbindung gebracht worden sein wird. Salonichi dürfte alsdann für den grössten Theil des Europäischen Orientverkehrs, zunächst in Bezug auf Personen- und Eilgutbeförderung, die Erbschaft von Brindisi übernehmen; denn alsdann wird nicht nur die Eisenbahnlinie Wien-Salonichi um etwa 200 km kürzer sein als der vorhandene Schienenweg Wien-Brindisi, sondern über Salonichi verkürzt sich auch die Seeüberfahrt nach Alexandrien und Port Said um 300 km. In der Erkenntniss, dass Salonichi einen bedeutsamen Punkt für den internationalen Transitverkehr zu bilden berufen ist, haben bereits Englische Unternehmer alle ihre Aufmerksamkeit auf diesen Platz gerichtet, und eine neue grosse Englische Schifffahrtsgesellschaft für den Verkehr mit Egypten scheint nur ein Glied in der Kette der verschiedenen Englischen Unternehmungen, welche dahin streben, in dem Verkehr des östlichen Mittelmeerbeckens rechtzeitig festen Fuss zu fassen, während von dem nächstbetheiligten Oesterreich-Ungarn in dieser Hinsicht nichts geschieht. Dagegen hat das Deutsche Konsulat in Belgrad in seinem Berichte für das Jahr 1883 auf die Wichtigkeit einer direkten Dampferlinie Hamburg-Salonichi für den Handelsverkehr zwischen Deutschland und Serbien über Salonichi hingewiesen.

Amtliche Angaben über den Handel Salonichis liegen nicht vor. Nach dem Berichte des Oesterreichisch-Ungarischen Konsuls für das Jahr 1883 belief sich Salonichis Einfuhr auf 45 817 t bei einer Ausfuhr von 120 647 t. An dieser Gesammtgüterbewegung von 166 464 t partizipirte die Flagge Englands mit 78 673 t, Italiens mit 27 305 t, Frankreichs mit 23 595 t, Oesterreich-Ungarns mit 21 339 t, Griechenlands mit 10 632 t, Schweden-Norwegens mit 2 912 t, Russlands mit 1 667 t und Deutschlands mit nur 339 t. In Ermangelung eigener regelmässiger Dampferverbindungen muss sich Deutschland wie überall in der Levante auch nach Salonichi hin fremder Verkehrsanstalten bedienen und dadurch auf die Anbahnung breiter direkter Handelsbeziehungen fast verzichten.

Wie sehr England bei der Einfuhr nach Salonichi hervorgetreten und in den letzten Jahren erst Oesterreich-Ungarn, vor dessen Thüren Salonichi liegt, und alsdann auch Frankreich überflügelt hat, mag aus den Einfuhrverhältnissen einiger wichtigen Einfuhrartikel zu ersehen sein:

Salonichis Einfuhr	insgesammt 1883 Mtr.-Ctr.	davon aus Oesterreich-Ungarn Mtr.-Ctr.	davon aus England Mtr.-Ctr.
Manufakturwaaren .	43 986	3 722	31 834
Eisen- u. Eisenwaaren	39 393	1 847	35 703
Droguen	9 819	278	8 754
Kaffee	11 573	773	5 880
Kohlen	111 340	—	111 340
Zucker	59 725	59 686	—

Mit grossem Erfolge haben neben England auch Frankreich und Italien und mit einigen seiner Specialitäten auch Belgien dem eigentlichen Hinterlande Salonichis, der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, den wichtigen Hafen streitig gemacht, von welchem diese Konkurrenten mit nicht geringerem Erfolge auch

nach Serbien und selbst nach Ungarn einzudringen hoffen, sobald erst einmal die Bahnanschlüsse dorthin ausgebaut worden sein werden.

Salonichis Ausfuhr besteht ausschliesslich in Erzeugnissen der Landwirthschaft; es exportirte im Jahre 1883 36 185 t Getreide, 29 320 t Mais, 22 198 t Gerste, 1 414 t Mohnsamen, 1 031 t Felle, 832 t Baumwolle, 657 t Baumwollsamen, 540 t Pflaumen, 499 t Wolle, 456 t Fenchel, ferner Ziegenhaare, Tabak, Cocons, Opium, Pfeffer etc. Wie der Oesterreichisch-Ungarische Konsul bemerkt, hindern die hohen Eisenbahntarife der Gesellschaft Hirsch insbesondere die weitere Entwickelung der Getreideausfuhr.

Auf der Eisenbahnlinie Salonichi-Mitrowitza wurden im Jahre 1883 118 110 t Güter verfrachtet, hauptsächlich Getreide (62 908 t), ferner Oelsaaten, Spiritus, Bier, Hanf, Brennholz, Holzkohle 4 000 t, Zucker 2 214 t, Eisen und Stahl 2 492 t, Petroleum 27 775 t, Bau- und Schachtholz 6 155 t, Salz 11 446 t. Der wichtigste Stapelplatz für diese Waaren ist Uesküb. Nach Uesküb wird dann auch Englischerseits die Anlage einer Eisenbahn von Avlona gegenüber Otranto geplant.

II. Piraeus-Athen.

In politischer und wirthschaftlicher Hinsicht als Mittelpunkt eines lebenskräftig aufstrebenden Staates ist Piraeus-Athen vor Salonichi erheblich in Vorsprung und wenn einmal die Orientlinie Budapest-Belgrad-Salonichi bis Piraeus-Athen verlängert worden sein wird, dann dürfte ohne Zweifel die Griechische Hauptstadt als End- und Umschlagplatz für den Personen- und Eilgutverkehr mit Egypten und dem ferneren Orient ihr Uebergewicht auf die Dauer behaupten.

Im Piraeus liegt nicht nur der Schwerpunkt der Griechischen Industrie (mit 102 Fabriken, 1 673 Pferdekräften und 5 400 Arbeitern im Jahre 1883), sondern auch der Mittelpunkt der stark entwickelten Griechischen Schifffahrt, welche im Jahre 1882 folgendes Bild zeigte:

Schiffsverkehr im Piraeus 1882.

Flagge	Angekommen Schiffe	Angekommen Tonnen	Abgegangen Schiffe	Abgegangen Tonnen
Oesterreichisch-Ungarische	397	358 701	399	360 648
Italienische	238	237 696	238	237 696
Englische	69	58 250	69	58 250
Französische	162	209 454	161	208 159
Russische	20	2 803	24	3 151
Niederländische	7	5 984	7	5 984
Belgische	5	5 797	5	5 797
Deutsche	2	1 363	2	1 363
Norwegische	3	1 209	3	1 209
Romanische	3	437	3	437
Türkische	322	116 262	320	116 073
Insgesammt	1 228	997 956	1 231	998 767
Griechische	7 200	668 000	7 200	668 000
Insgesammt	8 428	1 665 956	8 431	1 666 767

Von den fremden Schifffahrts-Gesellschaften verkehren der „Oesterreichisch-Ungarische Lloyd", die Französischen „Messageries maritimes" und die Italienische „Navigazione generale". Im Handel und Verkehr hat Frankreich das Uebergewicht. In den letzten Jahren ist indessen Deutschland als rasch aufstrebender Konkurrent hervorgetreten. Deutschland bezieht beträchtliche Mengen von Korinthen, Wein und anderen Landeserzeugnissen und hat in den letzten Jahren Lokomotiven, Eisenwaaren, Maschinen, Spiritus und andere Waaren nach Griechenland geliefert, allein im Jahre 1882 nach den Ermittelungen des Deutschen Konsulats in Athen Waaren im Werthe von 4½ Millionen Mark. Zur Belebung des Handelsverkehrs zwischen Deutschland und Griechenland würde in hohem Grade die Errichtung einer direkten Dampferlinie beitragen, welche der Deutsche Konsul zu Piraeus-Athen in seinem Berichte für das Jahr 1882 auf's Neue befürwortet hat, indem er darauf hinwies, wie der im stetigen Wachsen begriffene Export von Deutschland nach Griechenland schon gross genug sei, dass alle vierzehn Tage ein von einem nordischen Deutschen Hafen auslaufendes Schiff, welches behufs Aufnahme des Versands der Rheinlande und Westfalens Antwerpen berühren müsste, allein für den Hafen Piraeus volle Ladung hätte. Auch in Griechenland leidet die Deutsche Einfuhr unter dem Umstande, dass sie auf fremde und indirekte Schifffahrtslinien angewiesen ist.

III. Konstantinopel.

Im Mittelpunkt des Levantinischen See- und Handelsverkehrs steht noch immer die Hauptstadt des Türkischen Reiches am Bosporus, die Weltstadt Konstantinopel, mit einer Bevölkerung von einer Million Seelen, worunter 250 000 Griechen, 250 000 Armenier, 30 000 Juden und 50 000 Europäer, als Hafenplatz wegen des natürlichen Schutzes gegen die herrschenden Winde und wegen seiner grossen Wassertiefen, als Handelsstadt zwischen zwei Meeren und zwei Welttheilen natürlich begünstigt, ferner dadurch, dass der Handelsverkehr des ganzen Reiches noch immer fast ausschliesslich auf den Seeweg und auf die Hauptstadt als ersten Stapelplatz angewiesen ist. Von allen Häfen des östlichen Mittelmeeres hat Konstantinopel den grössten Schiffsverkehr, welcher von 5 483 518 t im Jahre 1871 auf 7 404 401 t im Jahre 1880, also in einem Jahrzehnt um 35 pCt. gestiegen ist. Tagtäglich werden im Hafen von Konstantinopel 420 Fahrzeuge, darunter 60 Dampfer, geborgen.

Nicht weniger als die Hälfte des Schiffsverkehrs vollzieht sich unter Englischer Flagge, während Oesterreich-Ungarn nur 11 pCt., Russland 8, Frankreich nur 7 pCt. und die übrigen Staaten noch geringere Betheiligung aufzuweisen haben.

In Konstantinopel drängt sich der Auslandshandel des Türkischen Reiches zusammen. Hierüber werden seit dem Jahre 1878/79 (vom 13. März 1878 bis 13. März 1879 als Türkisches Jahr 1294) Seitens der obersten Zollbehörde in Konstantinopel statistische Angaben veröffentlicht, welche indessen auf Genauigkeit keineswegs Anspruch machen; denn sie sind die Ergebnisse einer ausserordentlich willkürlichen Werthdeklaration und lassen selbstverständlich das schwunghaft betriebene Schmuggel- und Defraudationsgeschäft ausser Berechnung. Als einzige Angaben mögen sie indessen angeführt werden.

Darnach betrug in runden Summen des Türkischen Reiches

	Einfuhr	Ausfuhr	
im Jahre 1880/81	280,9	124,3	Mill. Mark
„ „ 1879/80	321,9	143,8	„ „
„ „ 1878/79	326,2	139,7	„ „

Die Ausfuhr erhöht sich um den Werth des zollfrei ausgehenden Tabaks in Höhe von 12 Mill. Mark jährlich. Im Grossen und Ganzen geben diese Zahlen ein annähernd zutreffendes Bild von dem Aussenhandel des Türkischen Reiches. Dasselbe hat ein erhebliches Defizit in seiner Handelsbilanz aufzuweisen und ausserdem noch einen Rückgang in seiner Exportfähigkeit wie in seiner Kaufkraft.

Etwa die Hälfte der gesammten Ein- und Ausfuhr der Türkei wird von England vermittelt, während Frankreich und Oesterreich-Ungarn nur mit je einem Siebentel betheiligt sind. Deutschlands Antheil lässt sich nicht genau feststellen, da es in Ermangelung eigener Dampferlinien unter Oesterreichisch-Ungarischer, Französischer und Englischer Flagge zu verfrachten genöthigt ist.

Vergleicht man diese Angaben mit den Ergebnissen der Berechnungen Pressel's, welcher Mitte der siebziger Jahre zuerst Studien über den Auslandshandel der Türkei gemacht und in einer umfangreichen Denkschrift niedergelegt hat, so ergiebt sich, dass die Türkei in ihrer Ausfuhr wie in ihrer Einfuhr sich ziemlich gleich geblieben ist, da sie in den Jahren von 1860 bis 1870 mit Einschluss von Bosnien und Bulgarien insgesammt für 430 Mill. Mark einführte und für 398 Mill. Mark ausführte. Schon damals hatte England die volle Hälfte des Türkischen Handels an sich gebracht.

Haupt-Ausfuhrartikel der Türkei sind Tabak (jährlich 11 Mill. Kilogramm im Werthe von 12 Mill. Mark), Weintrauben und Wein in stark zunehmenden Mengen meist nach Frankreich (1880/81 für 19 Mill. Mark), Rohseide aus Rumelien, Kleinasien und Syrien meist nach Frankreich (1880/81 für 16 Mill. Mark), Opium meist nach England (1880/81 für 8 Mill. Mark), Valonea (1880/81 für 7 Mill. Mark), Olivenöl (1880/81 für 7 Mill. Mark), Baumwolle meist nach England (1880/81 für 6 Mill. Mark), Feigen (1880/81 für 4 Mill. Mark), Schaf-, Lamm- und Ziegenfelle (1880/81 für 4 Mill. Mark), Sesam, Seife, Schafwolle (für 5 Mill. Mark), Kreuzbeeren, Saitlinge, Gummi, Dragant, ferner Meerschaum aus Eskischeir (1882 für 900 000 Mark), Ziegenhaare (Tiftik) von Anatolischen Angoraziegen meist nach England (1882 für 15 Mill. Mark), Rosenöl aus Kezanlik (1882 für 1¼ Mill. Mark), Teppiche etc.

Haupt-Einfuhrartikel sinddie Erzeugnisse der Textilindustrie, welche zum weitaus grössten Theile England liefert (allein an Baumwollartikeln jährlich für etwa 123 Mill. Mark), ferner Zucker, meist aus Oesterreich-Ungarn (1882 125 000 Mtr.-Ctr. für 8 Mill. Mark), Eisenwaaren, Maschinen etc. meist aus England, Getreide und Spiritus meist aus Russland, Steinkohlen aus England (jährlich 250 000 t) etc. etc.

Deutschland liefert nach Konstantinopel besonders farbige Tuche (1882 für 1 Mill. Mark), farbige Flanelle (1882 für 800 000 Mark), Chemnitzer Strumpfwaaren (1882 für 2 Mill. Mark), Drahtstifte, Goldwaaren, Nähmaschinen, chemische Produkte etc. Deutsches Bier hat sich, obwohl es dem Englischen vorgezogen wird, neben dem Oeterreichischen noch nicht einbürgern können, hauptsächlich wegen verweigerter Rücksendung der Fässer in Ermangelung einer eigenen Dampferverbindung. Deutschlands Ausfuhr nach Konstantinopel leidet hauptsächlich unter dem Mangel eines wohlfeilen und raschen Frachtverkehrs, und viele Artikel, namentlich Eisen, Zink, Drahtstifte, Zucker, Kaffee, Spiritus etc. könnten bei niedrigeren Frachtsätzen erfolgreich aus Deutschland eingeführt werden. Die meisten Deutschen Waaren werden über Triest verfrachtet, wenige über Antwerpen oder Amsterdam und ein kleiner Theil, namentlich feuergefährliche Chemikalien (Benzin, Aether, flüssige Säuren), welche der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd nicht befördert, über Marseille.

In den letzten Jahrzehnten hat Konstantinopels Bedeutung als erster Hafen- und Handelsplatz der Levante abgenommen. Zunächst in Folge der bedenklich zurückgehenden allgemeinen Kaufkraft des Türkischen Reiches. Sodann durch den Verlust von wichtigen Absatzgebieten, durch die Lostrennung Bulgariens und Ostrumeliens, welche seither direkt über Varna und Dedeagadsch mit dem Auslande verkehren. Auch sonst haben die zahlreichen Dampferverbindungen zwischen Europäischen und Levantinischen Häfen, indem sie den direkten Verkehr förderten, die Bedeutung des ersten Hafens herabgedrückt. Merklicher noch hat Konstantinopel, wo für die Schifffahrt nichts Anderes geschehen ist, als was die Natur gethan, wo dem Transithandel anstatt Erleichterungen in Gestalt von Freilagern etc. lästige Zollplackereien auferlegt werden, als Hauptstapelplatz für den Handel mit Persien gelitten, nachdem die Kaukasusbahn eröffnet worden und den Verkehr von der allzu vernachlässigten Karawanenstrasse Trapezunt-Täbris etwas abgelenkt hat. Endlich aber, doch nicht zuletzt, haben die ungenügenden Eisenbahnverbindungen Konstantinopels mit dem Asiatischen, namentlich aber mit dem Europäischen Kontinent, denen ja noch immer die Anschlüsse fehlen, wesentlich dazu beigetragen, die Handelsbewegung der Hauptstadt zu beschränken und mehr und mehr zu lokalisiren. Welchen Aufschwung würde Konstantinopel trotz aller Verluste und Misswirthschaft zunächst nur als Handelsstadt genommen haben, wenn es durch rechtzeitigen Anschluss der Rumelischen an die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in direkte Verbindung mit dem Europäischen Kontinent getreten und nach Verlängerung der Rumelischen Bahnen über Anatolien nach Bagdad und Indien die wichtigste Station geworden wäre auf dem grossen Ueberlandwege zwischen Europa und Asien? Wenn die Engländer es durchsetzen, dass einer jener Hafenorte des südlichen Kleinasiens, welcher der Insel Cypern gegenüberliegt und von den Heeren derselben gedeckt ist, also etwa Alexandrette, zum Ausgangspunkt der Asiatischen Bahnen gemacht wird, dann dürfte Konstantinopel vollends bei Seite geschoben werden.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Postdampfschiffs-Verbindungen mit überseeischen Ländern.

(Schluss.)

Anlage B.

Während Deutschlands gesammter inländischer und ausländischer Verkehr sich im Jahre 1882 auf rund 1 667 Millionen Postsendungen belaufen hat, betrug die Zahl der Sendungen in Grossbritannien 1 868 Millionen, in Frankreich 1 350 Millionen. Hiervon fallen auf den internationalen Verkehr Deutschlands $159\frac{3}{4}$ Millionen, Grossbritanniens $162\frac{1}{3}$ Millionen und Frankreichs $116\frac{1}{3}$ Millionen. Es verhält sich hiernach der inländische zum ausländischen Verkehr in Deutschland wie 9 zu 1, in Grossbritannien wie $10\frac{1}{2}$ zu 1 und in Frankreich wie $10\frac{2}{3}$ zu 1, so dass unser Vaterland den verhältnissmässig stärksten internationalen Postverkehr hat.

Eine bedeutende Steigerung des überseeischen Postverkehrs hat sich in den letzten Jahren auch nach denjenigen Ländern geltend gemacht, welche die neuen Dampfer berühren würden. Im Jahre 1883 hat die Zahl dieser Korrespondenz $1\frac{1}{2}$ Millionen Stück betragen. Es ist ja selbstverständlich, dass von der Gesammtmenge dieser Sendungen künftig nur ein Theil mittelst der Deutschen Schiffe zur Absendung gelangen würde; dagegen ist aber mit Sicherheit darauf zu rechnen, dass auf die letzteren auch ein beträchtlicher Theil der Korrespondenz der übrigen Weltpostvereinsländer übergehen wird. Wenn die Summe der Deutschen überseeischen Sendungen auf den ersten Blick nicht sehr bedeutend erscheint, so ist doch der Werth derselben höher zu veranschlagen, als etwa derjenige der gleichen Zahl Inlandsbriefe. Besteht doch der grösste Theil dieser überseeischen Korrespondenz aus Geschäftsbriefen, und stellt doch in Folge der verhältnissmässig seltenen Verbindung ein solcher überseeischer Brief die Gesammtmenge der kaufmännischen Arbeit dar, welche im Inlande innerhalb acht Tagen oder noch längerer Zeit durch mehrfache Korrespondenzen Ausdruck findet. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass die neuen Verträge auf 15 Jahre geschlossen werden sollen, und dass während dieser Dauer eine ganz erhebliche Zunahme der Korrespondenz mit Bestimmtheit zu erwarten ist.

Für die Ueberführung der Postsendungen nach den mehrerwähnten Erdtheilen bieten sich gegenwärtig folgende Gelegenheiten:

A. Für Ostasien mittelst Englischer und Französischer Postdampfer über Aden, Colombo, Singapore und Hongkong (mit Anschluss nach Yokohama) nach Shanghai in je 14tägigen Zwischräumen.

B. Für Britisch-Indien wöchentlich einmal von Suez ab mittelst Englischen Dampfers nach Bombay.
Ausserdem
von Spanien (Barcelona) über Aden, Point de Galle und Singapore nach den Philippinen einmal monatlich,
von Niederland (Amsterdam) über Marseille, Suez nach Niederländisch-Indien dreimal monatlich,
von Oesterreich-Ungarn (Triest) über Bombay nach Hongkong einmal monatlich und
von Italien (Genua) über Neapel nach Bombay und nach Singapore je einmal monatlich.
Diese vier letzten Verbindungen bieten jedoch wegen ihrer nur mässigen Fahrgeschwindigkeit und nach der Lage der Anlaufhäfen keine vortheilhafte Versendungsgelegenheit für die Deutsche Korrespondenz nach China und Japan.

C. Nach Australien von Grossbritannien aus wöchentlich einmal auf dem Wege über Suez und von dort abwechselnd über Aden, Colombo, King George's Sound, Adelaide und Melbourne oder über Diego Garcia, Adelaide und Melbourne mit vierwöchentlichem Anschluss in Aden nach Brisbane über Batavia durch die Torresstrasse.
Eine von Frankreich ausgehende Linie nach Australien und Neu-Caledonien, von Marseille über Suez, Aden, die Seychellen, Réunion, Mauritius, Adelaide, Melbourne und Sydney nach Numea auf Neu-Caledonien, welche in Zwischenräumen von vier Wochen befahren wird, bietet nach Massgabe ihres Fahrplans für die Korrespondenz aus Deutschland nach Australien keine geeignete Beförderungsgelegenheit. Dagegen ist die einmal monatlich von San-Francisco nach Sydney stattfindende Dampferverbindung zur Ueberführung von Postsendungen nach Honolulu und Auckland geeignet.

D. Für West- und Südost-Afrika werden zur Postbeförderung folgende Linien benutzt:
1. nach Capstadt und Natal direkte Englische Postdampfer, welche abwechselnd von Plymouth und bezw. Dartmouth in Zwischenräumen von je 14 Tagen an denselben Wochentagen über Madaira oder Lissabon auslaufen und auf diese Weise eine regelmässige wöchentliche Verbindung für Capstadt und Natal herstellen. Im Anschluss an diese Dampfer wird jede vierte Woche von Natal aus nach den Portugiesischen Kolonien Delagoa-Bay und Mozambique eine Postdampferfahrt ausgeführt.
2. Nach den Handelsplätzen an der Westküste Afrikas:
   a) Englische Dampfer von Liverpool über Madeira nach den verschiedenen Küstenplätzen südlich von Dakar (Gorée) bis Cameroons. Die Dampfer fahren in Zwischenräumen von je einer Woche und legen bei jeder zweiten Fahrt, ausser an den nach dem Fahrplan regelmässig zu berührenden Küstenplätzen, auch noch in solchen Häfen an, in welchen Ladung einzunehmen oder abzuliefern ist. Ausserdem wird von Liverpool aus durch Englische Schiffe auch noch nach einzelnen Handelsplätzen an der Westküste, insbesondere nach den südlich von Cameroons bis Loanda belegenen Niederlassungen, eine Verbindung unterhalten;
   b) Portugiesische Dampfer allmonatlich einmal von Lissabon über Madeira und St. Thomé nach Angola und Benguela;
   c) Hamburgische Dampfer (C. Woermann) über Madeira und Gorée nach den Küstenplätzen südlich bis Ambriz, einmal monatlich.

Die Fahrten aller unter No. 2 aufgeführten Dampfer sind in Folge der eigenartigen Handelsverhältnisse der aufstrebenden Niederlassungen an der Afrikanischen Küste darauf angewiesen, in vielen Häfen behufs Aufsuchens von Fracht anzulegen, und verrichten in Folge dessen ihre Fahrten nicht mit derjenigen Regelmässigkeit, welche im Interesse der Handels- und Verkehrsbeziehungen der Deutschen Niederlassungen wünschenswerth wären.

Für die Nothwendigkeit einer Beschleunigung des Postverkehrs spricht die Steigerung desselben innerhalb der letzten Jahre. Während z. B. im Jahre 1877 die aus Deutschland gesandten Korrespondenzgegenstände nach Japan 20 700 Stück, nach Australien 75 300 Stück betrugen, hat die Zahl derselben im letztverflossenen Jahre die Höhe von 125 500 Stück für Japan und von 225 700 Stück für Australien erreicht.

Der Briefverkehr zwischen Deutschland und China hat sich innerhalb der letzten drei Jahre von 103 000 Stück auf 208 100 Stück gesteigert, und eine gleich hohe Zunahme weist die Zahl der Sendungen innerhalb desselben Zeitraumes für Britisch-Indien nach, nämlich von 109 000 auf 324 200 Stück.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Verzeichniss gleichnamiger Stationen. Von der geschäftsführenden Direktion ist zu vorgenanntem Verzeichniss der III. Nachtrag herausgegeben worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6786 vom 9. d. Mts. an sämmtliche ausserdeutsche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verordnung über die Statistik des

Waarenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 6792 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Preussische Staatsbahn-Verwaltungen. Herausgabe einer Sammlung über die, das Abrechnungsverfahren auf den Gemeinschafts-(Uebergangs-)Stationen betreffenden Daten (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 6857 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Transport inficirender Artikel auf den Französischen Bahnen (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 6875 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Abrechnungsverfahren auf den Gemeinschafts-(Uebergangs-)Stationen der Preussischen Staatsbahnen (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 6869 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereinsstatut, betreffend persönliche Angelegenheiten (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 6909 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem III. Nachtrag zu dem Verzeichniss gleichnamiger Stationen (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Angriffe gegen die Eisenbahnpolitik der Oesterreichischen Regierung.

Wie in der letzten Korrespondenz berichtet wurde und weiter nachstehend berichtet wird, hat die Opposition des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses in einer Reihe von Interpellationen und Anträgen die Eisenbahnpolitik der gegenwärtigen Regierung zum Gegenstand der heftigsten Angriffe ausersehen, welche von Insinuationen fast persönlicher Natur nicht ganz frei waren und den Handelsminister nöthigten, dieselben gebührenderweise mit aller Entrüstung zurückzuweisen.

Die Konzession St. Pölten-Tulln und das zweite Gleise der Franz-Josefbahn.

Im Eisenbahnausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses kam es über diese beiden Fragen zu lebhaften Debatten.

Vor der Generaldebatte über die Verlängerung der Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes (siehe die weitere Notiz) nahm Handelsminister Freiherr v. Pino das Wort, um zunächst den Erlass über die der Regierung von der Opposition vorgeworfene Vorkonzession für die Linie Stry-Podwoloczyska zu verlesen. Aus demselben gehe hervor, dass es sich dabei um eine normalspurige Lokalbahn im Sinne der Konzessionsgesetze der Jahre 1854, 1879, 1880 und 1882 handle. Der Minister führt aus, dass aus dieser Vorkonzession keinerlei Präjudiz für das Vorgehen der Regierung bei der definitiven Konzessionirung der Linie erwachse.

Abg. Dr. Herbst erklärt sodann, die Debatte solle zunächst darüber Klarheit bringen, ob die Konzessionirung der Linie Tulln-St. Pölten einen Einfluss auf die verlangte Verlängerung der Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes übe, und ob es sich nicht empfehlen würde, gewisse Cautelen für die Zukunft in das Gesetz aufzunehmen. Redner spricht den Wunsch aus, der Ausschuss möge sich zunächst mit der vom Abg. Dr. Neuwirth angeregten Frage beschäftigen.

Abg. Dr. Rieger findet, dass der Antrag des Abg. Neuwirth und dessen Anfrage, ob die Regierung ihre Rechtssphäre überschritten habe, allerdings eine Diskussion erfordern würde; allein es sei ihm nicht klar, in welchem Punkte gleichzeitig eine Aenderung des Lokalbahngesetzes angestrebt werde. Man müsse es der Regierung überlassen, ihr Vorgehen in dieser Angelegenheit im Ausschusse zu rechtfertigen. Im Allgemeinen war es ein Fehler der Regierung, eine so weitgehende Vollmacht zu ertheilen. Sache der Opposition wäre es, die von ihr gewünschten Amendements zu dem Gesetze zu stellen. Die Regierung habe gewiss schwerwiegende Gründe für die Konzessionirung der Linie St. Pölten-Tulln gehabt, insbesondere beabsichtige sie, das Budget nicht zu überlasten.

Freiherr v. Pino erklärt, auch in Folge der Aeusserungen zweier anderer Abgeordneten, er sei bei Ertheilung der Konzession für die Linie St. Pölten-Tulln nicht über den Rahmen des Lokalbahngesetzes hinausgegangen. Von dieser Ueberzeugung sei er durchdrungen, ja er habe es für eine Ehre gehalten, so vorzugehen. Nun habe man seinen guten Willen, seine reinen Absichten verdächtigt. Er wollte Niemanden durch die Konzessionirung begünstigen und habe dabei nichts Ungesetzliches zu thun geglaubt. Die Verhandlungen über die Konzessionirung haben lange gedauert; die Konzessionirung entsprach dem Wunsche der dortigen Bevölkerung. Seit 1869 waren zahlreiche Vorkonzessionen für diese Linie ertheilt worden, aber keine dieser Vorkonzessionen führte zu einem Resultate. Vielleicht war es nicht geschickt, dass er den Leuten mit Rath und That an die Hand gegangen sei, aber endlich hatte sich ein Konzessionär gefunden, und dass dieser Konzessionär „Länderbank“ heisst, das konnte nicht den Anlass bieten, mit demselben nicht zu verhandeln. Der Abschluss der Verhandlungen wurde erzielt. Bei diesen Verhandlungen wurden viele Wünsche der Bevölkerung zur Sprache gebracht und erfüllt, der Bau aller gewünschten Abzweigungen wurde von den Konzessionären übernommen, und er bedauere, dass Abg. Neuwirth es unterliess, diese Abzweigungen alle in seiner Rede anzuführen. Was die Hauptstrecke Tulln-St. Pölten betrifft, so diene dieselbe zunächst lokalen Interessen. Diese Linie wird Transitfrachten zur Entlastung der Staatsbahnen übernehmen. Die näheren Daten werde Sektionschef v. Czedik darlegen. Es gebe auch andere Bahnlinien, die einen solchen Transitverkehr vermitteln. Die Elisabeth-Westbahn werde in dieser Weise entlastet, während sie jetzt dem lokalen Bedarfe nicht nachkommen kann. Man war nicht immer für den Staatsbau eingenommen, warum soll nun aber wieder die Privatindustrie beim Bahnbau ganz ausgeschlossen sein? Was das zweite Gleise der Franz-Josefbahn betrifft, so sei hervorzuheben, dass dem Staate das Geld für die Herstellung desselben fehlte. Auch diese Linie diene dem Lokalverkehr, und die dortige Bevölkerung habe ein Recht, die Förderung desselben zu verlangen. Auch bezüglich dieser Strecke lag eine Menge von Petitionen vor. Die Regierung habe daher ihre Befugnisse nicht überschritten. Im Lokalbahngesetze gebe es keine Definition des Begriffes „Lokalbahn“; die Citirung des Ungarischen Gesetzes sei eine unglückliche, denn daraus ergebe sich eher ein Wohlverhaltungs-Zeugniss für das Vorgehen der Oesterreichischen Regierung. Die Regierung habe nur ihr Recht geübt und keine dolose Handlung begangen. Er hoffe, dass Abg. Neuwirth nicht Namens des Klubs der Vereinigten Linken gesprochen habe, sondern nur im eigenen Namen, und dass der Klub mit den Details der Ausführungen Neuwirth's nicht übereinstimme.

Abg. Dr. Schaup meint, bezüglich der Strecke St. Pölten-Tulln sei die Rechtsfrage klar. Diese Strecke entspreche den Anforderungen des Lokalbahngesetzes. Anders stehe es um das zweite Gleis der Franz-Josefbahn. Die Beförderung der Frachten einer Bahn lasse sich doch nicht in zwei Theile theilen. Für dieses zweite Gleis könne man nicht einmal Opportunitätsgründe geltend machen.

Hofrath Wittek erklärt, über die Anfrage des Abg. Rieger, ob die Beamten des Eisenbahn-Departements gleicher Ansicht waren, dass die Anregung zu dem zweiten Gleis der Franz-Josefbahn von ihm ausgegangen sei. Die Konzessionäre haben nicht das Recht, sondern die Pflicht, dieses zweite Gleis zu legen, daher sei ein Recht auch nicht vergeben worden. Die definitiven Konzessions-Bedingnisse liegen heute noch nicht vor.

Abg. Dr. Herbst bekämpft die Konzession vom finanziellen Standpunkte. Seiner Ansicht nach entsprechen beide Strecken nicht den Bedingungen des Lokalbahngesetzes. Durch die Entlastung der Elisabeth-Westbahn und durch die Ueberweisung des Transitverkehrs an die Linie St. Pölten-Tulln werde noch keine Lokalbahn geschaffen. Redner bespricht vornehmlich die Bedingungen der Einlösung der Bahnstrecken, wie sie die Konzession vorschlägt, und verweist auf den Stand des Kurses der Papiere der Länderbank. Er fragt, ob denn die Länderbank oder die Ergänzungsbahn-Gesellschaft leichter Kredit finden als der Staat. Die Regierung überlasse einer Privatgesellschaft eine der rentabelsten Bahnstrecken und erkläre dabei, das Budget entlasten zu wollen.

Hofrath Wittek macht aufmerksam, dass die Kurse der Papiere der Länderbank zur Zeit der Konzessionsertheilung andere waren als gegenwärtig. Die Meinung, dass die Regierung die Linie sofort einlösen müsse, erscheine unbegründet; ein ähnlicher Passus über die Einlösung der Strecke wie in der in Rede stehenden Konzession finde sich in jeder Lokalbahn-Konzession. Die Einlösung der Bahn St. Pölten-Tulln werde aber gewiss nicht so bald eintreten, da sich der Staat die Betriebsführung für Rechnung der Gesellschaft vorbehalten hat. Der Ueberschuss der Bahn ist überdies zum Ausbaue weiterer Lokalbahnen zu verwenden. Durch die Konzession sei Alles erreicht, was man beim Staatsbahnbetriebe erreichen könne.

Sektions-Chef v. Czedik führt aus, er habe den Bau der Linie St. Pölten-Tulln lange nicht ernst genommen. Erst als der Verkehr im Jahre 1862 so grosse Dimensionen auf der Elisabeth-Westbahn annahm, habe er sich von der Bedeutung dieser Linie überzeugt. Der Bau dieser Linie durch den Staat erschien ihm bedenklich, besonders seitdem durch die Linien Ebenfurth-Leobersdorf und Ofen-Bruck an der Leitha der Frachtenverkehr von Wien ab sehr vermindert wurde. Die Linie St. Pölten-Tulln werde daher nur sprungweise grosse Frachten zu erwarten haben, und ihre dauernde Rentabilität sei daher nicht so gesichert, wie man annimmt. Er sei daher der Meinung, der Staat habe mit jener Konzessionirung ein gutes Geschäft gemacht. Redner hofft, dass man im Ausschusse einen Antrag stellen werde, wonach die Regierung aufgefordert werden soll, die Bewilligung des Baues des zweiten Gleises der Franz-Josefbahn zu verlangen.

Abg. Dr. Herbst beantragt sodann, es sei die Bewilligung des Ausbaues des zweiten Gleises der Franz-Josefbahn nur im Wege eines besonderen, von der Regierung vorzulegenden Gesetzes zu ertheilen und es sei überdies die Regierung auf-

zufordern, in Erwägung zu ziehen, ob nicht der Bau dieses zweiten Gleises auf Staatskosten vortheilhafter sei. — Nachdem noch mehrere Amendements gestellt wurden, erfolgte die Abstimmung, durch welche der Antrag Herbst abgelehnt, dagegen folgender Antrag des Abg. Schrom mit 17 gegen 11 Stimmen angenommen wurde und zwar: „Auf Grundlage der Verhandlungen über den Antrag Neuwirth und Genossen stellt der Eisenbahnausschuss den Antrag, die Regierung werde aufgefordert, die Frage der Herstellung der Bahnstrecke Tulln, eventuell St. Andrä-Wördern mittelst eines an den Bahnkörper der Franz-Josefbahn anzuschliessenden zweiten Gleises bis Wien als Staatsbahn in Erwägung zu ziehen . . .“

Das „Fremdenblatt“ bespricht speciell die Angelegenheit der Bahnstrecke Tulln-St. Pölten und sagt: „Ein leichterer und wohlfeilerer Frachtverkehr zwischen Wien und St. Pölten, resp. die Umgehung der bis dahin führenden, für den Massentransport kostspieligen Linie der Westbahn ist ein Gebot der Nothwendigkeit. Die schnelle Realisirung dieses Planes liegt in dem dringendsten Interesse jener Hauptstadt, deren Interessen stets gewahrt werden sollen. Welche Bank dem Verkehre diesen Weg ebnet, ist für den Wiener eben so gleichgültig wie für die Knittelfelder, wer die Strecke Wolfsberg-Knittelfeld ausbaut.“ — Die „Presse“ schreibt mit Bezug auf die Ausführungen des Abg. Neuwirth: „Warum sagt der genannte Abgeordnete nicht, dass der Staat eine Konzession gegeben hat, um sich und der Bevölkerung alle Vortheile einer neuen Bahn zu sichern, ohne dabei irgend ein Risiko zu übernehmen? Warum sagt er nicht, dass jede Mehrbelastung des Budgets von allen Parteien perhorrescirt wird und dass es sich darum gehandelt hat, eine nothwendige Schienenlinie so bald als möglich und doch ohne Inanspruchnahme des momentan anderweitig so sehr engagirten Staatssäckels durchzuführen? . . . Dass die Eisenbahn St. Pölten-Tulln keine Transitbahn darstellt, ergiebt sich von selbst. Hätte sie diese Bestimmung, dann hätte sie wohl zwei weiter vom Centrum liegende Punkte verbinden müssen. Abg. Neuwirth ereifert sich dagegen, dass die genannte Lokalbahn mit ihrer Abzweigung nach Wien zum Theil mit dem Gleise der Westbahn, zum Theil mit jenem der Franz-Josefbahn parallel läuft, und zieht daraus die Folgerung, dass die Regierung eine Konkurrenzbahn ihrer eigenen Linien konzessionirt habe. Wir müssen gestehen, dass uns und gewiss auch die verehrten Parteigenossen des Abg. Neuwirth diese Behauptung nicht wenig überrascht hat. Dass die Verbindung zweier Schienenstränge miteinander für jeden oder für einen derselben eine Konkurrenz bedeute, zumal in dem Falle, wo durch diese Verbindung die Nothwendigkeit der Legung eines zweiten Gleises auf einer kurzen Strecke entfällt, ist eine Entdeckung, welcher der Reiz der Originalität nicht wird abgesprochen werden können.“

Die Verlängerung der Wirksamkeit des Oesterreichischen Lokaleisenbahngesetzes.

Auch hierüber hielt der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses seine Berathungen. In der Generaldebatte sprach sich Abg. Dr. Herbst gegen jede Verlängerung dieses Gesetzes aus, weil sonst zu befürchten wäre, dass die Erledigung des vom Ausschusse fast bis zu Ende berathenen neuen Lokalbahngesetzes auf unabsehbare Zeit verschoben werde. Handelsminister Freiherr v. Pino erklärt, die Regierung habe durch die Vorlage des Entwurfes eines neuen Lokalbahngesetzes bewiesen, dass es ihr um die Schaffung desselben Ernst sei. Sobald das neue Lokalbahngesetz zu Stande gekommen sein werde, trete das Gesetz vom Jahre 1880, um dessen verlängerte Wirksamkeit es sich gegenwärtig handle, ohnehin sofort ausser Wirksamkeit. Die Regierung müsse aber auf der Annahme des letzteren bestehen und er (der Handelsminister) betrachte dieselbe als ein Vertrauensvotum. Nachdem noch mehrere Redner ihre Ansichten über den Zeitpunkt, bis zu welchem die Wirksamkeit des Gesetzes zu verlängern wäre, dargelegt hatten, wurde das Eingehen in die Specialdebatte mit nur 13 gegen 9 Stimmen beschlossen. In der Specialdebatte wurde Artikel 1, welcher die Verlängerung der Wirksamkeit der Bestimmungen der Artikel 1 bis 8 des Gesetzes vom 25. Mai 1880 bis zum 1. Juli 1886 normirt, angenommen. — Abg. Dr. Herbst stellte hierauf den Antrag, als Artikel 2 einzuschalten: „Jedoch können für Bahnen, welche wesentlich dem Transitverkehr zu dienen bestimmt sind oder sich als Parallelgleise einer Hauptbahn darstellen oder zwei Hauptbahnen verbinden, die im Artikel 8 des gedachten Gesetzes bestimmten Begünstigungen nicht gewährt werden.“ Bei der Abstimmung wurde dieser Antrag abgelehnt. Hierauf verliessen die Mitglieder der Linken im Ausschusse und mit ihnen Abg. Graf Berchtold das Berathungszimmer.

Der Eisenbahnausschuss genehmigte sodann das Gesetz, betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes ohne weitere Debatte, da die Mitglieder der Linken im Ausschusse ferngeblieben waren. Das Gesetz wurde sohin ohne jede Veränderung nach der Regierungsvorlage vom Ausschuss angenommen.

(Nach telegraphischer Nachricht aus Wien vom 17. Dezember nahm auch das Abgeordnetenhaus, nach Ablehnung der von der Linken gestellten Anträge, die Vorschläge der Majorität des Ausschusses, betreffend die Verlängerung des Lokalbahngesetzes, sowie in Betreff der Eisenbahn von St. Pölten nach Tulln an. Der Handelsminister griff wiederholt wirksam in die Debatte ein. Die Red.)

Interpellationen, betreffend die Getreide- und Mehltransporte sowie die Arlbergbahntarife.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause stellten Abg. Tausche und Genossen an den Handelsminister folgende Anfragen:

1. Welche Massnahmen sind zu erwarten, damit der Export von Getreide, Mehl, Zucker und Spiritus gehoben wird? wobei die Interpellanten speciell für Zucker die Verbilligung der Tarife der Südbahn ins Auge fassen, um den Export nach der Levante zu fördern.

2. Gedenkt die hohe Regierung darauf Einfluss zu nehmen, dass ausländisches Getreide auf inländischen Eisenbahnen keine grösseren Begünstigungen geniesse, als inländisches, sowie dass dem inländischen Getreide auch die Möglichkeit des alla rinfusa-Verkehres (in losen Wagenladungen) zu Theil werde, wie dem Russischen auf der Carl-Ludwigbahn?

3. In welcher Weise gedenkt die hohe Regierung darauf Einfluss zu nehmen, dass der gesammten Oesterreichischen Produktion ein billiger Verkehr in den Relationen der Arlbergbahn ermöglicht wird?

4. Wie gedenkt Se. Excellenz den zahlreichen Forderungen und Wünschen der Mühlenindustrie zu entsprechen, welche durch die auf den Eisenbahnen begünstigte Ungarische Mehlkonkurrenz dem Niedergange entgegengeht?

Bestellung resp. Vermehrung von Fahrbetriebsmitteln auf den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Zum Berichte über das Budget des Handelsministeriums ist noch nachzutragen, dass im Staatsvoranschlage für das Jahr 1885 1 474 370 fl. für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln der Staatsbahnen eingestellt sind. Das ist aber nur die erste Rate eines auf 7 Jahre vertheilten Erfordernisses in der Höhe von 8 846 220 fl. Das Handelsministerium will nämlich im Laufe der nächsten 7 Jahre, demnach von 1885—1891, anschaffen: 120 Locomotiven und Tender im beiläufigen Betrage von 4 280 000 fl., 300 Personenwagen von 1 600 000 fl. und 1 275 Güterwagen von 2 966 200 fl. Zusammen Fahrbetriebsmittel im beiläufigen Betrage von 8 846 200 fl.

Dieser Bedarf gilt für die Staats- und die vom Staate betriebenen Privatbahnen excl. der Mährischen Grenzbahn, der Albrechtbahn, der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn.

Zur Begründung dieses Planes führt das Handelsministerium das Folgende an: Der gesammte Fahrpark der in der Verwaltung des Staates befindlichen Bahnen (exclusive der Mährischen Grenzbahn, Albrechtbahn, Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn) besteht aus 175 Lokomotiven, 2 147 Personen- und Postwagen, 12 183 Gepäck- und Güterwagen. Dieser Fahrpark erscheine den derzeitigen Verhältnissen gegenüber unzureichend; zur ungestörten Aufrechthaltung des Dienstes sei die Anschaffung einer grösseren Anzahl von Fahrbetriebsmitteln geboten. „Die Ursache des dringenden Bedarfes“, heisst es weiter, „liegt einerseits in der Zunahme des Verkehrs auf allen der Generaldirektion der Staatsbahnen unterstehenden Bahnstrecken, sowie andererseits in dem Umstande, dass die in den Besitz des Staates übergegangenen Privatbahnen schon früher wegen Erzielens möglichst günstiger Resultate den Fahrpark nur spärlich vermehrten, dass dieselben Angesichts ihrer Uebernahme in den Staatsbetrieb sich bei der Ergänzung des Lokomotiven- und Wagenstandes seit längerer Zeit noch mehr passiv verhielten und dass für die neuerbauten Staatsbahnlinien die Fahrbetriebsmittel nur nach Massgabe des voraussichtlich dringendsten Bedarfes beschafft wurden.“ Was speciell die Lokomotiven betrifft, so sei deren Inanspruchnahme eine abnorm grosse und eine ausgiebige Vermehrung ihrer Anzahl eine gebieterische Forderung der Sicherheit wie der Oekonomie. Die Lokomotiven der Staatsbahnen seien um 30 pCt. mehr angestrengt worden, als jene der anderen Oesterreichischen, sowie der Deutschen Bahnen. In Folge dessen können oft die Maschinen weder angemessen noch rechtzeitig reparirt werden, und es wird unvermeidlich, mit bereits reparaturbedürftigen Maschinen noch Dienst zu machen. Um den Mangel an Maschinen zu illustriren, wird hervorgehoben, dass z. B. Lokomotiven noch vor ihrer gänzlichen Wiederherstellung aus der Werkstätte genommen wurden, weil sonst Züge in ihrer Beförderung hätten aufgehalten werden müssen. Um den Betrieb aufrecht zu erhalten, musste zu dem kostspieligen Mittel des Ausleihens von Lokomotiven Zuflucht genommen werden. Trotzdem sei es nicht gelungen, den wirklichen Bedarf zu decken. Uebrigens betrage die Jahresmiethe einer Lokomotive ungefähr den dritten Theil des Betrages des Einkaufspreises, wobei die miethende Eisenbahn überdies die Instandhaltungskosten der ausgeliehenen Maschine

in derselben Weise zu tragen hat, wie bei den eigenen. Seit längerer Zeit sei die Nothwendigkeit eingetreten, dass in zahlreichen Fällen ein Lokomotivführer dem andern die Maschine übergeben muss, ohne dass dieselbe vorher aussen gereinigt und das Innere des Kessels von den anhaftenden Rückständen vollkommen befreit werden kann. Auf den Stand der Personenwagen übergehend, wird bemerkt, dass auch daran ein fühlbarer Mangel herrscht, dass es in Folge dessen häufig vorkommt, dass mit den vorhandenen Personenwagen das Auslangen nicht gefunden wird, und dass für die Personenbeförderung eingerichtete Güterwagen nicht nur bei grossen Militärtransporten, sondern auch für den Massenverkehr bei Volksfesten, Ausstellungen, Wallfahrten verwendet werden müssen, was zu unliebsamen Bemerkungen und Beschwerden Seitens des reisenden Publikums Veranlassung giebt. Der steigende Bedarf an Personenwagen ergebe sich einerseits aus dem berechtigten Verlangen nach besseren Zugverbindungen, hauptsächlich aber aus der in den letzten Jahren ganz enorm zunehmenden Personenfrequenz. Auf den Linien der Kaiserin-Elisabethbahn betrug die Personenfrequenz im Jahre 1881 3 670 000, im Jahre 1883 bereits 5 800 000, auf den Linien der Kronprinz Rudolfbahn im Jahre 1881 1 300 000, im Jahre 1883 1 980 000. Auch durch die Eröffnung der Arlbergbahn und der Galizischen Transversalbahn werde in der Personenfrequenz eine Steigerung eintreten, und eine Vermehrung des Personenwagenparkes in den nächsten sechs Jahren um dreihundert Wagen sei unerlässlich. Auch bezüglich der Güterwagen müsse die Thatsache konstatirt werden, dass der vorhandene Bestand ganz unzureichend ist. In Folge dessen ergab sich die unausweichliche Nothwendigkeit, successive 800 bis 900 Güterwagen verschiedener Gattungen in Miethe zu nehmen. So wie bei den Lokomotiven, so sei auch hier die Aushilfe eine kostspielige, und betragen die Kosten für die Jahresmiethe das Drei- bis Vierfache der Zinsen, welche aus der Anschaffung der gleichen Anzahl Güterwagen erwachsen wären. Werde nun erwogen, dass durch die Zusammenlegung der verschiedenen Bahnen, durch die Ergänzung der Galizischen Linien, durch die Eröffnung der Arlbergbahn, sowie durch die neuen Tarifverhältnisse der Frachtenverkehr beträchtlich steigen muss, und werde bezüglich desselben nur ein Normaljahr zu Grunde gelegt, das ist ein solches, wo sich kein Getreide-Export in grösserem Massstabe entwickelt, so müsse die Ergänzung des Güterwagenparkes durch 1 275 Stück diverser Wagengattungen wohl als das Minimum des Erfordernisses angesehen werden.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn.

Am 1. Dezember d. J. ist die Führung des Betriebes der Alföld-Fiumaner Eisenbahn von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen übernommen und demzufolge die Betriebs-Direktion der Alföld-Fiumaner Eisenbahn mit demselben Tage aufgelöst bezw. der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen einverleibt. An letztere sind daher fortan alle auf den Betrieb der Alföld-Fiumaner Eisenbahn Bezug habenden Korrespondenzen zu richten.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn.

Am 14. Dezember 1884 wird die an die bestehende Linie Rumburg-Schluckenau anschliessende Lokalbahn Schluckenau-Nixdorf mit den Stationen: Schönau, Hainspach-Wölmsdorf und Nixdorf für den allgemeinen Personen- und Sachentransport eröffnet.

Zwei Erlasse der Oesterreichischen Regierung.

1. Vom Handelsministerium wurde am 26. November über Antrag der Direktorenkonferenz das Minimalquantum für Pulver- und Munitionstransporte, deren Abgang dem Empfänger nicht telegraphisch zu avisiren sind, auf 60 kg festgesetzt. — 2. Von demselben Ministerium wurden laut Mittheilung des „Prager Tagblattes" schon früher über Anregung des Assekuranzbureaus des Ministerium des Innern die Bahnverwaltungen aufgefordert, den Nachweis zu führen, inwiefern die für ihre Bediensteten bestehenden Pensionsfonds ihren statutarischen Versorgungspflichten der Pensionsberechtigten entsprechen, andernfalls aber geeignete Vorschläge für die unbedingte Solvenz der Pensionsinstitute bald zu erstatten. — (Die Bahnverwaltungen müssten sich zu diesem Behufe über die mathematischen Grundlagen eines verlässlichen Kalküls der Lebensversicherung wohl früher einigen, oder eine diesfällige Norm von der Regierung erbitten. Anm. d. Ref.)

Die Tarife der Ungarischen Bahnen.

Der Kommunikationsminister hat nach Anhörung der Tarifkommission das Verzeichniss der Tarifbegünstigungen der Ungarischen Staatsbahnen und Privatbahnen genehmigt. Hierbei erscheinen die Interessen der Ungarischen Produktion und namentlich der Fiumaner Relation besonders begünstigt. Die Begünstigungen erstrecken sich nunmehr auch auf die Linien der verstaatlichten Siebenbürger Bahn und der Alföldbahn. Der in Ausarbeitung begriffene allgemeine Tarif für den Lokalverkehr wird derzeit auch mit Rücksicht auf die letzten Verstaatlichungen erweitert und dürfte demnächst fertiggestellt sein.

Die Eisenbahn-Bauthätigkeit in Oesterreich.

Am Schlusse des Monats August standen in Oesterreich 542,4 km Eisenbahnen im Baue, wovon 439,5 km auf die Staatsbahnen, 102,9 km auf Privatbahnen entfielen. Von den Staatsbahnen wurden im September die Arlbergbahnstrecken Landeck-St. Anton, St. Anton-Langen (Arlbergtunnel) und Langen-Bludenz mit 62,7 km dem Verkehre übergeben. Mit Ende Oktober befanden sich noch im Baue die Linien der Galizischen Transversalbahn Saybusch-Neusandec (wurde am 16. d. Mts. eröffnet), Saybusch-Zwardon, Sucha-Skawina (wird am 22. d. Mts. eröffnet), Stanislau-Husiatyn und die Abzweigung der Linie Grybow-Zagorz von Zagorzany nach Gorlice mit zusammen 376,8 km. An Privatbahnen gelangten neu zum Baue: die Lokalbahnlinie Spielfeld-Radkersburg der Südbahngesellschaft mit 31 km, die Lokalbahnlinie Fehring-Fürstenfeld der gleichnamigen Lokalbahngesellschaft mit 21,1 km und die an den Bauunternehmer Wilhelm Rzizek konzessionirte Lokalbahnlinie Asch-Rossbach mit 15 km Länge, und zwar die erstere im Monat September, die beiden letzteren im Oktober. Mit Ende Oktober stellt sich demnach die Zahl der Baukilometer der Eisenbahnen auf 546,8 km, woran die Staatsbahnen mit 376,8 km, die Privatbahnen mit 170 km participiren. Als fast vollendet konnten bezeichnet werden: die Linien Saybusch-Neusandec, Zagorzany-Gorlice, Klostergrab-Mulde, Schluckenau-Wölmsdorf-Nixdorf, Mährisch-Weisskirchen-Walachisch-Meseritsch-Wsetin; einen sehr erheblichen Baufortschritt nahmen die Lokalbahnlinien Rudelsdorf-Landskron und Brünn-Tischnowitz. Die Zahl der bei der Ausführung der Staats- und Privatbahnen beschäftigten Arbeiter sank im Monate September von 31 554 Arbeitern auf 24 760, im Oktober weiterhin auf 19 914, wodurch sich gegenüber dem Stande des Monats August ein Abgang von 11 640 Mann ergiebt, welcher durch die Eröffnung der Arlbergbahn, durch den geringen Zuwachs an Baustrecken, sowie durch die anbrechende Winterperiode und die damit im Zusammenhange stehende Einschränkung in der Bauthätigkeit im Allgemeinen erklärt erscheint.

Wiener Stadtbahn.

Aus Anlass einer jüngst im Gemeinderathe gestellten Interpellation hat sich der Bürgermeister zum Handelsminister Baron Pino begeben, um von demselben Aufklärungen über den derzeitigen Stand der Staatsbahn zu erbitten. Der Handelsminister erklärte, dass die im Umlaufe befindlichen Gerüchte, als ob eine Wiener Stadtbahn auf Staatskosten ins Leben gerufen werden solle, vollständig unrichtig und unbegründet seien. Die Regierung denke nicht daran, auf Gefahr des Staates ein derartiges Unternehmen zu insceniren. Dagegen sei die Regierung vollkommen bereit, einem Unternehmer, welcher nachweisbar über alle erforderlichen finanziellen Garantien verfüge, die Unterstützung und Förderung angedeihen zu lassen. Leider, bemerkte der Minister weiter, haben sämmtliche Projektanten und Konzessionäre, die sich bisher meldeten, es an diesen Garantien fehlen lassen.

Ausserordentliche Generalversammlung der Böhmischen Westbahn.

Zum Zwecke der Beschlussfassung über die Konvertirung der Prioritätsanlehen hielt am 15. d. M. die Gesellschaft der Böhmischen Westbahn ihre 24. ausserordentliche) Generalversammlung ab. Der Vorsitzende eröffnete die Versammlung mit einem dem jüngst dahingeschiedenen Vicepräsidenten Joh. Ritter v. Schimke gewidmeten Nachrufe, und die Versammlung ehrte das Andenken des Verblichenen durch Erheben von den Sitzen. Zum Gegenstande der Tagesordnung übergehend, erstattet der Vorsitzende Bericht über die auf Grund der Ermächtigung der letzten ordentlichen Generalversammlung mit der Staatsverwaltung in Angelegenheit der Konversion gepflogenen Verhandlungen, welche schliesslich zu dem Uebereinkommen vom 11. Dezember d. J. führten, welches der Generalversammlung zur Genehmigung vorgelegt wurde. Das Uebereinkommen wurde ohne Debatte einstimmig genehmigt. Der Verwaltungsrath hat bei dem Uebereinkommen an dem Prinzipe des Intaktbleibens der vollen Garantie für die Verzinsung und Amortisation der Prioritäten und des Aktienkapitals festgehalten. Die bisher geltenden Bestimmungen in Betreff der Minimalgarantie des Anlagekapitals sind mit dem Uebereinkommen als geändert zu betrachten, und eine Konsequenz desselben ist auch, dass die Tilgung des Aktienkapitals schon mit dem Jahre 1885 beginnt und mit dem Jahre 1949, als dem Ende der Konzessionsdauer, fortgesetzt wird. Nach dem mit der Staatsverwaltung vereinbarten Tilgungsplane wurde die fünfprozentige Zinsen- und Tilgungsannuität bis inclusive 1948 mit 626 705 fl. und für das Jahr 1949 mit 421 517 fl. festgestellt.

Eine Konsequenz des Uebereinkommens ist eine Aenderung der Statuten-Bestimmungen über die Vertheilung der Jahreserträgnisse und über die Tilgung der Aktien und Prioritäten. In ersterer Hinsicht ist zu bemerken, dass in Hinkunft der ganze Ueberschuss über das garantirte Reinerträgniss (anstatt wie bisher die Hälfte) zur Rückzahlung der Staatsgarantie-Vorschüsse zu verwenden ist. Nach erfolgter Genehmigung dieser Statuten-

Aenderungen stellt der Verwaltungsrath bezüglich des Modus der Konversion folgende Anträge: An Stelle der fünfprozentigen steuerpflichtigen Silber-Prioritäts-Obligationen im ursprünglichen Gesammtbetrage von 15 Millionen Gulden und im derzeitigen Umlaufsbetrage von 10 155 000 fl. rücksichtlich der Emission 1861 und 2 637 000 fl. rücksichtlich der Emission 1869, zusammen 12 792 000 fl., erfolgt die Ausgabe einer einheitlichen vierprozentigen Anleihe von 14 303 000 fl. Oe. W. Silber, welche halbjährig vom 1. Januar 1885 angefangen verzinslich, spätestens in 65 Jahren im Wege der Verloosung al pari zurückgezahlt wird und deren Verzinsung und Rückzahlung ohne jeden Steuer- und Gebührenabzug geschieht. Bezüglich der Konversion der mit 961 800 fl. im Umlaufe befindlichen Prioritäts-Obligationen der Anleihe 1873 im ursprünglichen Gesammtbetrage von 1 500 000 fl. Oe. W. Silber gleich 3 Millionen Reichsmark, wird die Aufnahme einer vierprozentigen Anleihe in der Höhe von 1 999 800 Reichsmark beantragt, welche halbjährig, und zwar vom 1. Januar 1885 angefangen, verzinst, spätestens in 50 Jahren im Wege der Verloosung al pari zurückzuzahlen ist und deren Verzinsung und Rückzahlung gleichfalls ohne jeden Abzug zu erfolgen hat. Der Verwaltungsrath ersucht nun um die Ermächtigung, auf Basis des mit der Staatsverwaltung geschlossenen Uebereinkommens die Konversion durchzuführen. Diese Anträge wurden einhellig angenommen.

Angra Pequena und die Deutsche Kolonisation in Afrika.

Ueber dieses Thema hielt der Professor der Handelsakademie, Dr. Carl Zehden, im Eisenbahnklub einen durch Inhalt, Form und humoristische Färbung höchst fesselnden Vortrag. Von den Kolonisationsbestrebungen Europas seit der ältesten Zeit ausgehend, haben sich dessen Staaten bis auf Deutschland, welches wie der Dichter leer ausging, in die Kolonien vertheilt. Obzwar die schwarze Erde Afrikas für den Europäer gegenwärtig noch mörderisch wirkt, so suche doch die staatsmännische Voraussicht Bismarck's den Boden für die stetig anwachsende Bevölkerung Deutschlands, welche in 50 Jahren wegen ihrer Verdoppelung nur sehr schwer Nahrung und Erwerb im Vaterlande finden werde, den Abzugsboden in Afrika zu gewinnen und diesen vorläufig durch Anlegung von Handelsfaktoreien und Dampferstationen der Kultur zu gewinnen und allmälig für Europäer wohnhaft zu machen, was, wie das Beispiel der Südafrikanischen Boern zeigt, wohl zu erreichen ist. Dagegen sei der Strom der Auswanderung nach Amerika zu hemmen; die dahin ziehenden Deutschen verleugnen bald ihre Nationalität und Europa müsse bald gegen die Ueberfluthung Amerikas mit dessen landwirthschaftlichen und industriellen Produkten die erforderlichen Schranken ziehen. (Ueber die Kolonisirung der Türkei und seiner Nebenländer, Rumänien und Ungarn, sprechen wir demnächst.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Siegeslauf der Spekulation ist jäh und in unangenehmster Weise unterbrochen worden. Diesmal hatte die Situation des Geldmarktes im Allgemeinen damit ebenso wenig zu thun, als die Politik, es ist ein specifisch Oesterreichisches Ereigniss peinlicher Natur, welches tief verstimmend wirkte. Die bisher latent gewesenen Verlegenheiten der Böhmischen Bodenkredit-Anstalt sind akut geworden, der Zusammenbruch des Institutes konnte oder wollte nicht aufgehalten werden, nachdem sich bei diesem Falle die tiefreichenden Wirkungen der Zuckerkrise deutlich zeigen, andererseits aber eine förmliche Krise im reichsten und industriellsten Theile der Monarchie nicht zu den Unmöglichkeiten zählte, musste der Muth erlahmen und der Markt in allen seinen Gebieten deroutirt werden. Von dieser retrograden Strömung konnten sich auch die Bahneffekten nicht freihalten, wie die nachfolgende Gegenüberstellung der beiden letztwöchentlichen Schlusskurse unserer internationalen Bahnaktien zeigen.

Nordbahn	2388.—	2328.—	Elbethalbahn	180.25	178.—
Franz-Josefbahn	208.50	208.—	Staatsbahn	308.75	307.50
Carl-Ludwigbahn	271.—	270.25	Südbahn	149.50	148.—
Oest. Nordwestb.	175.25	172.50			

Auch für Bahnprioritäten erlahmte der bisher lebhaft gewesene Begehr.

Jahresberichte Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen.

Böhmische Westbahn.

Das Berichtsjahr 1883 hat die höchsten Einnahmen seit dem Bestande des Eisenbahnunternehmens zu verzeichnen. In den letzten 5 Jahren betrugen die Totaleinnahmen in 1879 3 183 878 Gulden, in 1880 3 378 298 fl., in 1881 3 602 381 fl., in 1882 3 547 986 Gulden, in 1883 3 707 903 fl. Insbesondere ist es der gesteigerte Güterverkehr, welchem die Zunahme des Betriebsergebnisses zu verdanken ist. Das gesammte Transportquantum belief sich auf 1 480 266 t gegen 1 295 756 t im Vorjahre und erhöhte sich daher um 184 510 t. Auch der Personenverkehr hat sich gesteigert, es sind im Ganzen 638 944 Personen (gegen 630 510 in 1882, also 8 434 mehr) befördert worden.

Entsprechend der gesteigerten Frequenz hat der Personen- und Gepäckverkehr eine Mehreinnahme von 14 845 fl. und der Güterverkehr eine solche von 171 898 fl. erzielt, während die Einnahmen aus verschiedenen Quellen um 26 826 fl. zurückblieben.

Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen 1 405 379 fl. (gegen 1 377 074 fl.) und sind somit um 28 305 fl. gestiegen. Diese Ausgaben vertheilen sich auf allgemeine Ausgaben mit 112 414 fl. (gegen 118 125 fl.), daher weniger 5 711 fl., auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung mit 454 806 fl. (gegen 457 470 fl.) ebenfalls 26 664 fl. weniger, auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst mit 439 651 fl. (gegen 415 057 fl.) mehr 24 594 fl., auf Zugförderungs- und Werkstättendienst mit 398 509 fl. (gegen 386 423 fl.) mehr 12 086 fl. Gegenüber der bedeutenden Frequenzerhöhung muss die Erhöhung der Betriebsauslagen mit 28 305 fl. oder 2,06 pCt. als eine verhältnissmässig geringe bezeichnet werden. An sonstigen Ausgaben waren noch 301 116 fl. (gegen 284 608 fl. oder 16 508 fl. mehr) zu bestreiten. Die Gesammtausgabe belief sich auf 1 706 496 fl. (gegen 1 661 683 fl.) und erhöht sich somit um 44 813 fl. Es nahmen die eigentlichen Betriebsausgaben 37,90 pCt. der Einnahmen (gegen 38,81 pCt.) in Anspruch.

Der Ueberschuss betrug 2 302 524 fl., von welchem als Pachtzins für die Strecke Landesgrenze-Furth i/W. 35 823 fl., an Steuern etc. 265 293 fl. und zur Verzinsung und Amortisirung des Prioritätenkapitals 874 538 fl. zu begleichen waren, so dass zur Dotirung des Aktienkapitals von 12 000 000 fl. Gulden 1 126 870 fl. und nach Abschlag der 5 pCt. Verzinsung mit 600 000 fl. noch ein Ueberschuss von 526 870 fl. (wozu noch ein Uebertrag von 15 450 fl. aus dem Vorjahre kann), also im Ganzen ein Ueberschuss von 542 320 Gulden zur Verfügung der Generalversammlung stand.

Böhmische Nordbahn.

Nach dem Geschäftsbericht pro 1883 ist das Gesammtergebniss als ein günstiges zu bezeichnen. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr 3 622 116 fl., aus sonstigen Quellen 146 854 fl. und zusammen 3 768 970 fl., dieselben sind um 184 531 fl. oder 5,15 pCt. höher als im Vorjahre. Pro Kilometer entfielen 12 488 fl. (gegen 11 877 fl. in 1882), die kilometrische Einnahme ist also um 611 fl. gestiegen. Durch den Verkehrsaufschwung sind die eigentlichen Transporteinnahmen um 123 877 fl. gegen das Vorjahr gestiegen. Im Personenverkehr wurden 30 982 Personen (+ 2,69 pCt.) befördert und hierfür 13 496 fl. (+ 1,94 pCt.) eingenommen. Im Güterverkehr wurden 1 545 972 t (+ 59 215 t = + 3,99 pCt.) befördert und hierfür eine Mehreinnahme von 110 321 fl. erzielt. Auch die diversen Einnahmen waren um 60 714 fl. höher als im Vorjahre.

Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen 1 507 400 fl. (gegen 1 482 495 fl.), sie sind also — obgleich der Verkehr bedeutend gestiegen ist — nur um 24 905 fl. gewachsen. Von den Betriebsausgaben entfielen: auf die allgemeine Verwaltung 83 004 fl. (gegen 93 951 fl.), daher weniger 10 947 fl., für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 447 687 fl. (gegen 460 655 fl.), daher weniger 12 967 fl., für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 606 725 fl. (gegen 548 434 fl.), also mehr 58 291 fl. und für Zugförderungs- und Werkstättendienst 369 983 fl. (gegen 379 454 fl.), also weniger 9 471 fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen 40 pCt. der Einnahmen gegen 41,36 pCt. im Vorjahre, sie sind also um 1,36 pCt. geringer. Die sonstigen Ausgaben beliefen sich auf 1 283 136 fl. (gegen 1 110 260 fl.) und sind demnach um 172 875 fl. höher als in 1882.

Die Gesammteinnahme betrug 3 768 970 fl., die Gesammtausgabe dagegen 2 790 536 fl., es ergab sich somit ein Ueberschuss von 978 434 fl., welcher zu einer 5 pCt. Verzinsung des cirkulirenden Aktienkapitals (von 12 571 500 fl.) im Betrage von 628 375 fl., ferner als Tantième für den Verwaltungsrath (10 pCt.) 34 985 fl., sowie zur Zahlung einer Superdividende von 2 pCt. mit 251 430 fl. Verwendung fand. Der noch verbleibende Rest von 63 443 fl. wurde incl. des Vortrages vom Vorjahre mit 138 224 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Wien-Aspang.

Der Geschäftsbericht pro 1883 besagt, dass das Ergebniss des Jahres ein zufriedenstellendes sei, er weist an Transporteinnahmen und zwar: aus dem Personentransporte 200 714 fl., aus dem Militärtransporte 1 417 fl., aus dem Gepäckverkehr 3 291 fl., aus dem Eilgutverkehr 7 826 fl., aus dem Frachtverkehr 173 855 fl. und an verschiedenen Einnahmen 9 931 fl., sowie an Zinseneinnahmen 11 315 fl. nach. Zu diesen Summen ist noch ein Vortrag aus dem Vorjahre von 5 936 fl. zu rechnen, so dass sich die Gesammteinnahme auf 414 285 fl. stellt.

Die Ausgaben vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 18 925 fl., auf die Bahnerhaltung (und Bahnaufsicht) mit 38 132 fl., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst mit 86 935 fl., auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst mit 77 725 fl. und auf allgemeine Unkosten mit 16 674 fl., sowie Ausgaben für Mitbenutzung fremder Bahnstrecken mit 13 656 fl.; die Gesammt-Betriebsausgaben betragen sonach 252 046 fl.

Von dem Erträgniss des Jahres von 162 238 fl. wurden dem Reservefonds 7 815 fl. überwiesen und von den verbleibenden 154 423 fl. eine 4 pCt. (d. i. 8 fl. in Gold pro Stück) Dividende für die 16 000 Prioritätsaktien mit 154 240 fl. gezahlt. Der Restbetrag mit 183 fl. wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Länge der Hauptbahn betrug 85 km, die der Flügelbahnen 4,80 km und diejenige der Schleppbahnen 4,58 km. An Betriebsmitteln waren 14 Lokomotiven, 2 Schneepflüge, 46 Personen-, 6 Post-, 4 Gepäck-, 140 Güter- und 4 Langholz-Wagen vorhanden.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Das Betriebsresultat des Jahres 1883 ist nicht so günstig wie dasjenige des Vorjahres, obgleich der Personenverkehr sich erheblich gesteigert und die Einnahmen sich um 12 pCt. erhöht haben und ebenso auch im Güterverkehr ein bedeutender Aufschwung zu verzeichnen ist. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind in Folge des Sinkens des Transitverkehrs, des Mangels eines Getreideexportes und in Folge der Steigerung des Verkehrs in minderwerthigen und daher niedrig tarifirten Gütern etwas gesunken. Das gesammte im Jahre 1883 zur Verfrachtung gelangte Quantum Güter betrug 1 529 615 t, im Vorjahre nur 1 447 351 t, also im Berichtsjahre 82 264 t oder 6 pCt. mehr.

Die Bruttoeinnahmen ergaben an Transporteinnahmen 4 258 172 fl., an verschiedenen Einnahmen 59 685 fl., zusammen 4 317 857 fl. (gegen 4 365 870 fl. in 1883 oder 1,09 pCt. weniger). Pro Bahnkilometer beliefen sich die Einnahmen auf 10 121 fl. (gegen 10 235 im Vorjahre) und pro Zugkilometer auf 2,55 fl. (gegen 2,72 fl. in 1882). Die Einnahmen aus dem Frachtverkehr vertheilen sich auf den Localverkehr mit 1 056 272 fl. = 29,37 pCt. (gegen 25,46 pCt.), auf den Verbandsverkehr mit 1 884 534 fl. = 52,40 pCt. (gegen 47,64 pCt.), auf den Transitverkehr mit 655 364 Gulden = 18,23 pCt. (gegen 26,90 pCt.). Von einer Tonne Fracht wurden durchschnittlich 2,29 kr. pro Kilometer (gegen 2,34 kr. oder 0,05 kr. weniger) vereinnahmt.

Die Gesammtausgaben betrugen 2 375 140 fl. (gegen 2 362 612 Gulden) und vertheilen sich dieselben a) für die allgemeine Verwaltung mit 92 908 fl. (gegen 99 743 fl.), b) für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 805 754 fl. (gegen 708 343 fl.), c) für Verkehrs- und kommerziellen Dienst 674 633 fl. (gegen 644 728 fl.), d) für Zugförderungs- und Werkstättendienst 560 907 fl. (gegen 457 763 fl.) und e) für besondere Ausgaben 240 938 fl. (gegen 421 428 fl.). Pro Bahnkilometer betrugen die Ausgaben 5 567,73 fl. (gegen 5 538,76 Gulden) und pro Zugkilometer 1,40 fl. (gegen 1,47 fl.). Das Verhältniss der Gesammtausgaben zu den Gesammteinnahmen beträgt 55 pCt. Von den Gesammtausgaben entfallen auf die Ungarischen Linien 1 695 128 fl. = 28,63 pCt., auf die Oesterreichische Linie 680 012 fl. = 71,37 pCt.

Der Betriebsüberschuss betrug 1 942 717 fl., d. i. 1 pCt. weniger als im Vorjahre und entspricht, ohne Inanspruchnahme der staatlichen Zinsengarantie, einer Verzinsung des gesammten nominellen Anlagekapitals von 2,58 pCt. Für die Oesterreichische Linie wurde die Staatsgarantie nicht nur nicht in Anspruch genommen, sondern es wurde für in früheren Jahren geleistete Zinsengarantie-Zuschüsse ein Betrag von 200 865 fl. zurückgezahlt. Dagegen wurde für die Ungarischen Linien die Staatsgarantie mit 1 426 316 fl. Silber und à Conto des Goldanlehens mit 472 124 fl. in Anspruch genommen.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht pro 1883 hat sich das Betriebsergebniss der Bahn gesteigert und es ist durch die bereits Mitte des Jahres erfolgte Eröffnung der Lokalbahn Ebenfurt-Leobersdorf, durch welche ein direkter Anschluss an die Linien der K. K. Staatsbahnen erlangt ist, ein weiterer Aufschwung des Verkehrs zu erhoffen. Wenn dieser Aufschwung im Berichtsjahre noch nicht voll zur Geltung gekommen ist, so ist dies in erster Linie in dem ungünstigen Ernteerträgniss begründet.

Bei einer Betriebslänge von 118,14 km betrug die Nettoeinnahme 630 759 fl. (gegen 556 668 fl. im Vorjahre), die Gesammtausgaben beliefen sich auf 344 273 fl. (gegen 311 263 fl.) und der Betriebsüberschuss betrug somit 286 485 fl. (gegen 245 405 fl.). An den gesteigerten Betriebsausgaben partizipirt wesentlich die Bahnerhaltung, weil die Erneuerung des Oberbaues gänzlich zu Lasten des Betriebes gestellt sind. Pro Kilometer Bahnlänge betrugen die Gesammteinnahmen 5 345 fl. (gegen 4 725 fl.), die Gesammtausgaben 2 917 fl. (gegen 2 642 fl.) und der Betriebsüberschuss 2 428 fl. (gegen 2 083 fl.), die Einnahmen sind somit pro Kilometer um 620 fl., die Ausgaben um 275 fl. und der Ueberschuss um 345 fl. gestiegen. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 4,89 pCt. (gegen 6,39 pCt.), für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 15,64 pCt. (gegen 15,10 pCt.), für den Verkehrsund kommerziellen Dienst 17,21 pCt. (gegen 17,11 pCt.), für Zugförderung 13,89 pCt. (gegen 14 pCt.), für die Materialienverwaltung 0,64 pCt. (gegen 0,72 pCt.) und für Diverse 2,20 pCt. (gegen 2,56 pCt.) der Einnahmen.

Zu dem Betriebsüberschuss sind noch 11 724 fl. an Zinseneinnahmen hinzuzurechnen, so dass im Ganzen 298 209 fl. vereinnahmt wurden. Nachdem für die Verzinsung der Prioritäten vom 1./4. bis 31./12. 1883 (die Zinsen des I. Quartals wurden als ein Bestandtheil der schwebenden Schuld zugleich mit dieser getilgt) 215 497 fl. benöthigt waren, verblieben noch 82 712 fl., wovon 5 pCt. = 4 135 fl. dem Reservefonds zugewiesen und 78 577 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Ungarische Westbahn.

Der Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1883 konstatirt einen erfreulichen Fortschritt sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Diese Hebung des Verkehrs ist überwiegend der Zunahme des lokalen, den Konkurrenzverhältnissen nicht ausgesetzten Verkehrs zuzuschreiben, da der Exportverkehr in Folge ungünstiger Ernteergebnisse abgenommen hat.

Im Personenverkehre wurden 663 650 Reisende (gegen 1883 + 22 636 = 3,53 pCt.) befördert und hierfür eine Einnahme von 579 556 fl. (+ 31 228 fl. = 5,70 pCt.) erzielt.

Der Güterverkehr umfasste 3 908 451 Metercentner (+ 141 575 = 3,76 pCt.) und es wurden hierfür 1 183 454 fl. (+ 42 762 fl. = 3,75 pCt.) vereinnahmt.

Die Ausgaben beziffern sich auf 1 619 298 fl., es sind jedoch hiervon für den Umbau der Holzbrücken in Brücken mit Eisenkonstruktion 97 988 fl., welche in die Betriebsrechnung mit eingestellt wurden, in Abzug zu bringen, so dass sich die Betriebsausgaben auf 1 521 310 fl. (+ 152 796 fl. = 11,16 pCt.) belaufen.

Der Betriebsüberschuss beträgt somit 256 990 fl. gegen 371 973 fl. im Vorjahre.

Von den Betriebsausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 100 104 fl. (— 289 fl.), pro Kilometer 266 fl. (— 0,77 fl.), auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 595 145 fl. (+ 94 420 fl.), pro Kilometer 1 584 fl. (+ 251 fl.), auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 364 160 fl. (+ 11 922 fl.), pro Kilometer 970 fl. (+ 31,74 fl.), auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 371 063 fl. (+ 30 787 fl.), pro Kilometer 988 fl. (+ 82 fl.). Die Summe der Betriebsausgaben beziffert sich somit auf 1 430 472 fl. (gegen 1 293 632 fl. oder + 136 840 fl.) oder pro Kilometer auf 3 808 fl. (gegen 3 444 fl. oder + 364 fl.). Die sonstigen Ausgaben in Höhe von 90 838 fl. betragen 5,97 pCt. der Gesammtausgabe. Von der Gesammtausgabe von 1 619 298 fl. entfallen auf die Ungarische Linie 1 193 450 fl. und auf die Steierische Linie 425 848 fl.

Die Reineinnahme von 256 990 fl. entspricht einer 0,72 pCt. Verzinsung des Anlagekapitals, bei Hinweglassung der aussergewöhnlichen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben entspricht dieselbe einer Verzinsung von 0,98 pCt. des Anlagekapitals.

Braunschweigische Eisenbahnen.

In der am 17. Dezember cr. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde der zwischen den beiderseitigen Kommissarien festgestellte Vertragsentwurf, betreffend den Uebergang des Braunschweigischen Eisenbahn-Unternehmens an den Preussischen Staat, genehmigt und die Direktion mit der endgültigen Vollziehung des Vertrages beauftragt. Nach dessen Inhalt übernimmt vorbehaltlich der landesherrlichen Genehmigung der Preussische Staat am 1. Tage des zweiten auf die Perfektion des Vertrages folgenden Monats den Betrieb und die Verwaltung des Braunschweigischen Eisenbahn-Unternehmens durch eine zu diesem Zweck einzusetzende Königliche Behörde, welche an Stelle der jetzigen Gesellschafts-Direktion tritt und mit allen Befugnissen des Vorstandes einer Aktien-Gesellschaft ausgestattet wird. Der Preussische Staat tritt in alle auf dem Unternehmen ruhenden Rechte und Pflichten ein und ist insbesondere auch verpflichtet, die mit den Beamten und dem Dienstpersonal der Gesellschaft bestehenden Verträge zu erfüllen. Er erhält das Recht, unter näher festgesetzten Modalitäten, die Liquidation und Auflösung der Gesellschaft herbeizuführen und das Eigenthum derselben zu erwerben. Ausserdem sind im Vertrage Bestimmungen über die in Folge der veränderten Verhältnisse gebotenen Statuten-Aenderungen getroffen. Unter anderen wird die Zahl der Aufsichtsrathsmitglieder von 18 auf 6 herabgesetzt, von welchen 2 ihren Sitz in der Stadt Braunschweig haben müssen. Der Vertrag wird nach seiner Vollziehung dem im Januar zusammentretenden Preussischen Landtage vorgelegt werden und ist sonach anzunehmen, dass der Vertrag im Laufe der nächsten Monate durch die landesherrliche Genehmigung perfekt wird, worauf dann der Uebergang der Bahnen in die Preussische Staatsverwaltung stattfinden, die bisherige Gesellschaftsdirektion aufhören und an deren Stelle die einzusetzende Königlich Preussische Behörde treten würde.

Elsass-Lothringische Eisenbahnen.

Aus dem von der Kaiserlichen Generaldirektion herausgegebenen Bericht über die Verwaltung der Reichs- und der Wilhelm-Luxemburger Bahnen für das Betriebsjahr 1883/84 entnehmen wir folgende Mittheilungen:

Die Eigenthumslänge der Hauptbahnen beträgt 1 120,67 km, diejenige der Bahnen untergeordneter Bedeutung 166,45 km, die Gesammtlänge mithin 1 287,12 km. Von den Hauptbahnen sind zweigleisig 552,95 km. Verpachtet sind 1,03 km von Saargemünd bis zur Preussischen Grenze an die Königliche Eisenbahndirektion Köln (linksrheinische). Gepachtet sind 3,95 km der Schweizerischen Centralbahn von der Reichsgrenze bei St. Ludwig bis zum Bahnhofe Basel, sowie 5,64 km der Wilhelm-Luxemburger Bahn von Bettemburg nach Düdelingen. Hiernach betrug die Gesammtlänge der für Rechnung des Reichs betriebenen Bahnstrecken Ende März 1884 = 1 295,68 km, gegen das Vorjahr mehr 52,75 km. Die mittlere Betriebslänge im Jahresdurchschnitt berechnet sich auf 1 288,15 km. Von der Eigenthumslänge liegen 1 270,14 km auf Elsass-Lothringischem und 16,98 km auf Königlich Preussischem Gebiet.

Ausserdem befinden sich in Elsass-Lothringen noch folgende normalspurige Bahnen im Betrieb:

1. Die für Rechnung der Wilhelm-Luxemburger Bahn betriebene Strecke von der Grenze bei Esch über Deutsch-Oth nach Redingen (5,29 km).

2. Die der Pfalzbahn gehörige und von dieser betriebene Strecke von Saargemünd bis zur Bayerischen Grenze bei Bliesbrücken (11,74 km).

Unter der Verwaltung der Reichseisenbahnen steht ausserdem die Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn mit einer Eigenthumslänge von 174,04 km, wovon 16,68 km zweigleisig sind. Ende März 1884 betrug die Gesammtlänge der von den Reichseisenbahnen betriebenen Wilhelm-Luxemburger Bahn, einschliesslich der Strecken Esch-Redingen und Bettemburg-Düdelingen, 186,48 Kilometer.

Die an das Bahnnetz anschliessenden Gruben-, Industrie- und sonstigen Bahnen für den nicht öffentlichen Verkehr hatten eine Gesammtlänge von 98,05 km bei den Reichsbahnen und von 54,93 km bei der Wilhelm-Luxemburger Bahn, ausserdem noch 5,60 km an der Strecke Esch-Redingen.

Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen enthielten am Schlusse des Betriebsjahres, einschliesslich der gepachteten Strecken Bettemburg-Düdelingen, 215 Bahnhöfe und 154 Haltestellen, die Wilhelm-Luxemburger Bahn 26 Bahnhöfe und 7 Haltestellen.

Das nachgewiesene Anlagekapital der Reichsbahnen beträgt 463 252 942 ℳ und bezieht sich nur auf die dem Deutschen Reiche eigenthümlich gehörenden Strecken. Für die Grenzstrecke bei Basel wird das Anlagekapital durch Kapitalisirung der gezahlten Pachtsumme von 84 000 ℳ zu 5 pCt. auf 1 680 000 ℳ berechnet. Für die Wilhelm-Luxemburger Bahn ist ein Anlagekapital von insgesammt 53 912 431 ℳ berechnet. Das Anlagekapital der Strecke Bettemburg-Düdelingen beträgt 512 635 ℳ und dasjenige der Strecke zwischen dem Bahnhofe Saargemünd und der Königlich Preussischen Grenze ist vertragsmässig auf 261 280 ℳ festgestellt.

Die Betriebsorganisation hat sich gegen das Vorjahr nicht verändert.

Verkehrsverhältnisse.

Der Personenverkehr ist durch das während der Reisezeit vorherrschende ungünstige Wetter beeinflusst worden. Im Güterverkehr hat sich die Getreideeinfuhr verringert; die früher nicht unbedeutende Getreidedurchfuhr von Antwerpen nach der Schweiz ist in Folge der Konkurrenz des Oesterreichisch-Ungarischen Marktes fortgeblieben. Im Uebrigen hat der Güterverkehr die bisherige steigende Richtung weiter verfolgt. Dem Vorjahre gegenüber ist folgende Steigerung zu verzeichnen:

die mittlere Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	3,3 pCt.
die Lokomotiv-Zugkilometer	11,6 „
die Wagen-Achskilometer	3,7 „
die Gesammteinnahme	2,8 „
die Gesammtausgabe	4,3 „
der Einnahmeüberschuss	0,1 „
der Personenverkehr:	
a) nach der kilometrischen Leistung der Personenwagen	9,1 „
b) nach der Anzahl der beförderten Personen	3,9 „
c) nach der Einnahme	1,5 „
der Gepäckverkehr:	
a) nach der kilometrischen Leistung der Gepäckwagen	7,4 „
b) nach der Anzahl der beförderten Tonnen	8,4 „
c) nach der Einnahme	1,0 „
der Güterverkehr:	
a) nach der kilometrischen Leistung der beladenen Güterwagen	5,4 „
b) nach der kilometrischen Leistung der leeren Güterwagen	8,7 „
c) nach der Anzahl der beförderten Tonnen	6,9 „
d) nach der Einnahme	4,7 „
Im Viehverkehr resultirt eine Mindereinnahme um	5,4 „

A. Personenverkehr. Es wurden befördert 11 758 092 (gegen das Vorjahr mehr 444 024) und zurückgelegt 289 752 190 Personenkilometer. Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt in der I. Klasse 54,95 km, in II. Klasse 30,51 km, in III. Klasse 21,81 km, Militär 48,46 km. Auf ein Kilometer Bahnlänge kommen durchschnittlich in I. Klasse 9 807, in II. Klasse 41 310, in III. Klasse 137 989, an Militär 9 342 Personenkm. Die Einnahme betrug 9 893 634 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 145 338 ℳ). Nach Procenten entfallen auf die verschiedenen Klassen an Einnahmen: I. Klasse 11,76 pCt., II. Klasse 30,81 pCt., III. Klasse 55,41 pCt., Militär 2,02 pCt.

Als bedeutendste Stationen kommen in Betracht:

Strassburg mit	2 125 012 Personen	= 2 450 343 ℳ
Mülhausen mit	1 692 432 „	= 1 000 303 „
Metz	1 224 584 „	= 1 023 040 „

Der stärkste Verkehr fand statt im Monat September, desgleichen die grösste Einnahme.

B. Güterverkehr. Es wurden befördert: Eil- und Expressgut 45 616 t oder 0,47 pCt. der Gesammtfrequenz, Stückgut 365 826 t oder 3,79 pCt., Klasse A 1 132 482 t oder 1,37 pCt., Klasse B 221 572 t oder 2,30 pCt., Specialtarif A 2 254 038 t oder 2,64 pCt., Specialtarif I 430 416 t oder 4,46 pCt., Specialtarif II 333 922 t oder 3,46 pCt., Ausnahmetarif I für Holz 392 933 t oder 4,08 pCt., Specialtarif III 1 434 768 t oder 14,88 pCt., Ausnahmetarif II 1 753 014 t oder 18,18 pCt., Steinkohlen und Coaks 3 621 027 t oder 37,55 pCt., 330 Lokomotiven und Tender, 791 Eisenbahnwagen, 15 Landfuhrwerke, Militärgut 2 675 t oder 0,03 pCt., insgesammt einschliesslich Baugut und Betriebsdienstgut, 9 643 484 t (gegen das Vorjahr mehr 625 623 t). Die Einnahme hierfür betrug insgesammt 32 254 656 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 1 238 715 ℳ).

Durchschnittlich wurde jede Tonne befördert: Eilgut 131,82 km, Stückgut 74,67 km, Klasse A 1 104,88 km, Klasse B 129,57 km, Specialtarif A 2 74,91 km, Specialtarif I 103,24 km, Specialtarif II 129,80 km, Holz 66,15 km, Specialtarif III 62,83 km, Ausnahmetarif II 64,05 km, Kohlen und Coaks 109,79 km. An Achskilometern zur Beförderung von Gütern wurden zurückgelegt: beladen 218 129 102, leer 131 184 089, zusammen 349 313 191. Von den beförderten Gütermassen entfallen, excl. Betriebsdienstgut, auf den Binnenverkehr 23,67 pCt., auf die direkten Verkehre 76,33 pCt.; von dem Ertrage: auf den Binnenverkehr 26,41 pCt., auf die direkten Verkehre 73,59 pCt. Die stärkste Frequenz hatten: Saargemünd 1 848 247 t, Stieringen-Wendel 1 099 977 t, Esch 914 773 t, Strassburg 871 136 t. Die grösste Frequenz und die stärkste Einnahme ergab der Monat September. Aus dem gesammten Verkehr resultirt ein Jahresertrag pro Kilometer Bahnlänge von 29 193 ℳ für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, ein solcher von 29 684 ℳ für die Wilhelm-Luxemburger Bahn.

Leistungen der Betriebsmittel: Die Lokomotiven legten auf den Reichsbahnen, einschliesslich der gepachteten Strecken, insgesammt 10 489 227 km zurück, wovon 382 063 Leerfahrt-Kilometer, die Personenwagen 62 957 831 km, die Gepäckwagen 28 145 480 km, die Postwagen 4 128 750 km, die Güterwagen beladen 196 268 020 km, leer 125 100 944 km.

Auf der Wilhelm-Luxemburger Bahn wurden geleistet 1 447 088 Lokomotiv-Kilometer und von sämmtlichen Wagen 47 948 067 km.

Der Bestand im Jahresdurchschnitt beträgt: 486 Lokomotiven, 838 Personenwagen, 259 Gepäckwagen und 11 965 Güterwagen.

Finanzielle Ergebnisse: Nach dem Abschluss der Betriebsrechnung betragen die etatsmässigen Einnahmen a) für die Reichseisenbahnen 40 187 091 ℳ, b) für die Wilhelm-Luxemburger Bahn 5 712 420 ℳ, zusammen 45 899 512 ℳ. Die Gesammtausgaben betragen a) für die Reichseisenbahnen 24 445 450 ℳ, b) für die Wilhelm-Luxemburger Bahn 4 946 774 ℳ, zusammen 29 392 224 ℳ. Hiernach resultirt ein Einnahmeüberschuss a) für die Reichseisenbahnen von 15 741 641 ℳ, b) für die Wilhelm-Luxemburger Bahn von 765 646 ℳ, zusammen von 16 507 287 ℳ. Unter Anrechnung der für die dem Reiche nicht gehörigen Bahnstrecken gezahlten Pachtbeträge von zusammen 2 107 589 ℳ bleibt eine reine Betriebsausgabe von insgesammt 27 284 635 ℳ oder ein Ueberschuss (einschliesslich der gezahlten Pächte) von 18 614 876 ℳ. Danach stellt sich die Ausgabe einschliesslich der Pächte für die dem Reiche nicht gehörigen Bahnstrecken a) bei den Reichseisenbahnen auf 60,8 pCt., b) bei der Wilhelm-Luxemburger Bahn auf 86,6 pCt., für beide Bahnnetze auf 64 pCt. der Einnahme und ausschliesslich der gezahlten Pächte für beide Bahnnetze auf 59,4 pCt. der Einnahme.

Von den Gesammtausgaben entfallen auf:

	Allgemeine Verwaltung:	Bahn-Verwaltung:	Transport-Verwaltung:
bei den Elsass-Lothringer Bahnen	1 813 313 ℳ	8 091 569 ℳ	14 450 094 ℳ
bei der Wilhelm-Luxemburger Bahn	262 137 „	893 577 „	1 773 941 „
oder bezw.	7,7 pCt.	32,9 pCt.	59,4 pCt.

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für beide Bahnnetze (1 462,38 km) entfallen an Einnahmen 31 387 *M*, dagegen an Ausgaben, ausschliesslich der Pacht, 18 657 *M*, mithin Ueberschuss 12 729 *M*. Bei Veranschlagung der Ausgaben, einschliesslich der Pacht 20 098 *M*, resultirt ein Ueberschuss von rund 11 287 *M*.

Unter Zugrundelegung des vorstehend bezeichneten Betriebsüberschusses von 16 507 287 *M* für beide Bahnnetze hat sich das Anlagekapital verzinst: a) das volle mit 3,57 pCt., b) das reduzirte mit 4,45 pCt. (gegen 3,64 bezw. 4,56 pCt. im Vorjahre). Diese Berechnung giebt aber kein vollkommen zutreffendes Bild von der Rentabilität der Reichseisenbahnen.

In Berücksichtigung der für die Pachtstrecken bestehenden Ausnahmeverhältnisse und da das Anlagekapital sich nur auf die dem Deutschen Reiche eigenthümlich gehörenden Bahnstrecken bezieht, müssen einestheils die Einnahmen und Ausgaben der Wilhelm-Luxemburger Bahn ausgeschieden, anderntheils muss das Anlagekapital der gepachteten Strecken nach gewissen Normen erhöht, sowie bezüglich der im Laufe des Betriebsjahres eröffneten Strecken ermässigt werden. Hiernach beträgt der Gesammtüberschuss der Reichseisenbahnen 16 209 194 *M*. Nach dieser Berechnung verzinst sich das Anlagekapital der Reichseisenbahnen a) das volle mit 3,514 pCt., b) das reduzirte mit 4,349 pCt. (gegen 3,569 bezw. 4,464 im Vorjahre).

Der Ueberschuss der Wilhelm-Luxemburger Bahn berechnet sich unter Veranschlagung aller sonstigen influirenden Verhältnisse nur auf 2 124 253 *M*. Danach beträgt die Verzinsung des Anlagekapitals 3,94 pCt. gegen 3,98 pCt. im Vorjahre.

Der Betriebsüberschuss der Reichseisenbahnen von 15 741 641 Mark oder 39,95 pCt. der Bruttoeinnahme und derjenige der Wilhelm-Luxemburger Bahn von 765 646 *M* oder 13,62 pCt. der Bruttoeinnahme sind an die Reichshauptkasse abgeliefert worden. Unter Ausscheidung der Einnahmen aus Titel I und der Ausgaben unter Titel 11a und 12 beträgt der Betriebsüberschuss auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge a) bei den Reichseisenbahnen 12 758 *M*, b) bei der Wilhelm-Luxemburger Bahn 16 036 *M*, bei beiden Bahnen zusammen 13 149 *M*.

Aus der Schweiz.

Schweizer Nordostbahn.

Wie der „Frankf. Ztg." gemeldet wird, genehmigte der Verwaltungsrath der Schweizer Nordostbahn das Projekt eines Trajekts Zürich-Metikon, wodurch den wichtigen Interessen der rechtsufrigen Zürichseebahn einstweilen Genüge geleistet werden soll.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Nach den neuen Statuten, welche mit den neuen Bestimmungen des Bundesgesetzes in Einklang gebracht worden sind, darf die Auszahlung der Jahresdividenden erst nach der Generalversammlung, in welcher dieselben festgesetzt sind, erfolgen. Es entfällt daher die bisher im Januar geleistete Abschlagszahlung. Die ganze Jahresdividende wird gegen Abgabe beider Kupons erst nach der stattgehabten Generalversammlung gezahlt werden.

Gotthardbahn.

Der Verkehr, namentlich der Güterverkehr, ist, nach Meldungen des „Frankf. Journ.", gegenwärtig sehr lebhaft. Es müssen täglich sämmtliche Fakultativ-Güterzüge ausgeführt werden. Für die nächste Zeit sind besondere Züge, mit eigens gebautem Rollmaterial, für den Transport von Panzerplatten Deutschen Fabrikates nach Italien angekündigt.

Eisenbahn Rigikaltbad-Rigischeidegg.

Die Aktionäre erhalten pro 1884 eine Dividende von 3,729 Fr. = 5 pCt. des eingezahlten Kapitals.

Elektrische Eisenbahnen.

Der Bau einer elektrischen Eisenbahn von St. Gallen nach Appenzell und von da auf den Säntis soll in Angriff genommen werden, um den sehr lebhaften Personenverkehr des dichtbevölkerten Appenzell mit St. Gallen, sowie den leichteren Güterverkehr zwischen diesen Punkten zu vermitteln. Die Strecke Appenzell-Säntis könnte selbstverständlich nur im Sommer befahren werden und würde als Touristenbahn ersten Ranges anzusehen sein, da der Säntis eine Höhe von 8 000 Fuss besitzt und eine Rundschau von seltenster Grossartigkeit gewährt. Günstig wäre für die Anlage der Bahn der Umstand, dass die zur Erzeugung der Elektricität erforderliche Kraft in den reissenden Gewässern mehrerer im Appenzell fliessenden und nie versiegenden Bäche und Flüsse in Hülle und Fülle geboten ist.

Eisenbahnkonzessionen.

Der Schweizerische Nationalrath hat, nach der „Schweiz. Bauzeitung", am 9. d. M. folgenden Eisenbahnprojekten die Genehmigung ertheilt:

1. Der Drahtseilbahn Marzili-Bern: Der Herren Pümpin, Ludwig und Schopfer. Dieselbe soll vom Bundesrain in Marzili nach der obern Stadt zwischen dem Bernerhof und dem Bundesrathhaus laufen; dieselbe wird nach dem Projekt 125 m lang werden mit 27,7 pCt. Steigung. Kosten 59 000 Frcs. wenn der Boden und die Wasserkraft unentgeltlich von der Gemeinde geliefert wird.

2. Einer Drahtseilbahn von Biel nach Magglingen. Die Konzession für diese Eisenbahn wurde verlangt von den Herren Meyer, Wyss, A. Weber, R. Benz, Bronner, A. Müller, E. Walker und A. Wälly in Biel. Die projektirte Bahn ist als Drahtseilbahn mit Dampf als Motor gedacht; sie soll die Höhendifferenz von 440 m zwischen Biel und Magglingen mittelst einer Steigung von etwa 26 pCt. bewältigen. Die Länge der Bahn soll 1 700 m betragen. Baukosten 450 000 Fr.

3. Einer Eisenbahn von Langenthal nach Huttwyl. Die Bahn erhält einen eigenen Bahnkörper, Normalspur, Länge 14,175 Kilometer, Maximalsteigung 25 ‰, Minimalradius 180 m. Kosten: 1 350 000 Frcs. oder 95 200 Frcs. pro Kilometer.

4. Einer elektrischen Eisenbahn von Territet nach Montfleuri. Konzessionär: Herr Ami Chessex, Besitzer des Hôtel des Alpes in Territet. Spurweite 60 cm, Länge 910 m, Maximalsteigung 32 pCt., Minimalradius 18 m. Kosten 100 000 Frcs.

5. Einer Zweigeisenbahn von Fleurier nach Buttes. Konzessionärin: Die Gesellschaft der Traversthalbahn. Eigener Bahnkörper, Normalspur, Länge 3,175 km, Maximalsteigung 15 ‰, Minimalradius 200 m. Kosten 203 010 Frcs. oder 64 000 Frcs. pro Kilometer.

Gustav Bridel †.

Der ehemalige Oberingenieur und Vollender der Gotthardbahn später Mitglied der Direktion der Jura-Bern-Luzerner Eisenbahngesellschaft, Gustav Bridel, ist am 3. Dezember in Bern plötzlich vom Tode ereilt worden.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung" widmet dem Verstorbenen folgenden Nachruf:

„Der Verstorbene gehörte zu den hervorragenden Ingenieuren der Neuzeit und hat sich in seinem Vaterlande, der Schweiz, durch zahlreiche, mit Thatkraft und Glück ausgeführte Werke eine hohe Vertrauensstellung und dauernde Anerkennung erworben. Bridel ist in Biel im Jahre 1827 geboren. Er erwarb seine allgemeine Bildung auf dem Gymnasium in Genf und zeigte schon damals aussergewöhnliche Anlagen für Mathematik und Naturwissenschaften. Im Jahre 1845 trat er, nach vorzüglichem Ausfall der Prüfung, in die Pariser „Ecole centrale des arts et manufactures", welche er im Jahre 1847, als Erster unter den Abgehenden, verliess. Im darauf folgenden Jahre wurde er Mitbegründer der Gesellschaft der Pariser Civilingenieure. Kurze Zeit darauf trat Bridel in den Dienst der Französichen Ostbahngesellschaft, bei welcher er die Stelle eines „Inspecteur du matériel roulant" bekleidete. In dieser Stellung arbeitete er mit Perdonnet an dessen Traité des chemins de fer, und zwar stammt der grössere Theil dieses Werkes aus Bridel's Feder. Später leitete er, in Verbindung mit dem Ingenieur Barraut, den Bau des Industriepalastes und seiner Nebengebäude für die Pariser Weltausstellung vom Jahre 1855. Nach Beendigung dieser Arbeiten betheiligte er sich an der Begründung einer Anstalt für Eisenkonstruktionen in Yverdon, aus welcher unter anderen die meisten eisernen Brücken der Westschweizerischen Eisenbahnen hervorgegangen sind. Gleichzeitig bearbeitete er im Verein mit Oberst La Nica den endgültigen und später von der Bundesregierung angenommenen Entwurf für die Korrection der Wasserläufe des Jura. Den weitaus wichtigsten Theil dieses grossen Werkes führte Bridel im Auftrage der Berner Regierung selbst mit grosser Thatkraft und vielem Geschick zur allgemeinen Zufriedenheit aus. Im Jahre 1873 berief ihn die Gesellschaft der Jura-Bern-Luzerner Eisenbahn zu ihrem Oberingenieur, als welcher er u. a. die Vorarbeiten und die Ausführung der Linien von Biel nach Delsberg, Delle und Basel leitete. Im Jahre 1878 wurde Bridel vom Schweizerischen Bundesrath mit der Prüfung der Pläne des damals bekanntlich sehr ins Schwanken gerathenen Gotthardbahn-Unternehmens betraut. Dass dieses sich mit Hülfe weiterer Zuschüsse von Seiten Deutschlands, Italiens und der Schweiz bald wieder erholte, wird nicht zum kleinsten Theile auf das entschiedene, aber besonnene und vertrauenerweckende Eingreifen Bridel's zurückgeführt. So erklärt es sich denn, dass der Bundesrath hohes Gewicht darauf legte, die Lücke, welche der Austritt der beiden früheren Oberingenieure geschaffen hatte, gerade durch Bridel ausgefüllt zu sehen, der für die Einhaltung der Kostenanschläge und für eine pünktliche Vollendung des Baues ohne Zweifel die meiste Gewähr bot. In der That sind die Baukosten der Zufahrtslinien unter dem Betrage geblieben, welchen das von Bridel, Dapples und Koller ausgearbeitete sachverständige Gutachten vom Jahre 1878 als erforderlich bezeichnet hatte; und der Betrieb der Linie ist am 1. Juni 1882 eröffnet worden, einen Monat vor dem Zeitpunkte, welchen jenes Gutachten ins Auge fasst".

Vorstehende Schilderung des an Mühen und Erfolgen reichen Lebens lässt den Stolz als wohl berechtigt erscheinen, mit welchem die Schweizerischen Fachgenossen auf diesen, mit vielseitigem Talent und schönen Charaktereigenschaften begabten Mann blicken. Der völkerverbindende Weg, für dessen Herstellung er sein bestes Können und Wissen eingesetzt hat, sichert ihm auch bei uns ein ehrendes Andenken!

Amerikanische Correspondenz.

Zahlungsunfähige Bahnen.

Das „Commercial and Financial Chronicle“ bringt in seinem „Investor's Supplement“ pro Oktober die nachfolgende werthvolle Tabelle über diejenigen Bahnen der Nordamerikanischen Union, welche mit den Zinsen ihrer Obligationen im Laufe der letzten 5 Jahre im Rückstand geblieben sind und später die Zahlungen nicht voll wieder aufgenommen haben bezw. nicht verkauft oder „reorganisirt“ sind. Zum Vergleich sind die entsprechenden Zahlen aus den Jahren 1873—1876 ebenfalls angegeben:

Nothleidende Bahnen.	Meilenzahl der betreffenden Bahnen	Betrag der Obligationen
Gesammtbetrag im Oktober 1884 . . .	15 986	315 283 000 D.
Gesammt-Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten am 1. Januar 1884 . .	121 592	3 455 040 283 „
Prozente der nothleidenden Obligationen zum Ganzen	13,14	9,12
Total der nothleidenden Obligationen 1873—1876	—	783 968 000 D.
Gesammt-Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten am 1. Januar 1876 . .	74 096	2 175 000 000 „
Prozente wie oben	—	36,04
Zunahme in Miles und Obligationen während der dem 1. Januar 1884 vorausgegangenen 5 Jahre . . .	39 818	1 157 249 467 D.
desgleichen der 5 Jahre vor dem 1. Januar 1876	21 232	*)636 960 000 „

Nach dieser Vergleichung wären die jetzigen Zustände verhältnissmässig viel günstigere als in der Periode 1870—1875. Die Gesammtzahl der jetzt in Verzug befindlichen Gesellschaften beträgt nur 42, gegen 197 der früheren Periode und in jeder Beziehung bleiben die Ausfälle von 1884 soweit hinter denen der verhängnissvollen Zeit nach dem Krach von 1873 zurück, dass beide Perioden kaum als einander ähnlich bezeichnet werden können.

Bei den Erwägungen, welche dieser Gegenstand nothgedrungen hervorruft, tritt vor Allem der Mangel der persönlichen Verantwortlichkeit der Gründer und Verwalter von Bahnen gegenüber dem Publikum hervor, und zwar sowohl in Bezug auf den Geldpunkt, wie auch auf die geschäftliche Reputation. In manchen Fällen setzen freilich die Eisenbahnunternehmer ihr Vermögen und ihre geschäftliche Ehre ein für das Wohl des Unternehmens, bei dem sie das Publikum zur pekuniären Betheiligung einladen und wenn bei solchen Fällen ein Verlust entsteht, so kann eine feindliche Kritik über die Beweggründe und Motive der Männer nicht aufkommen. Aber eben so oft ist es der Fall, dass Eisenbahnen organisirt und gebaut werden zu dem Zwecke, um dem Publikum die Papiere aufzuhängen und nachdem dies zu guten Preisen gelungen, sich so bald als möglich und noch ehe eine unvermeidliche Stockung eintritt, zurückzuziehen. Die Unternehmer tragen keine Verantwortlichkeit gegenüber dem Publikum, sind gedeckt durch die Unpersönlichkeit der Korporation und es trifft sie augenscheinlich nicht entfernt der Makel, welcher einem Kaufmann anhängt, der ein halb Dutzend mal fallirt und sich jedes mal dabei bereichert.

In der früheren Periode gab es unter den gesammten 197 zahlungsunfähigen Bahnunternehmungen etwa 20 ältere, anfänglich gut situirte Gesellschaften; unter den 42 der gegenwärtigen Periode befinden sich derartige Gesellschaften, abgesehen von der Erie, der Wabash und Reading Bahn, fast gar nicht.

Wagen-Beraubungen.

Bei der Missouri Pacific Bahn waren Monate lang bedeutende Diebstähle an Transportgütern vorgekommen, fast immer ausgeführt durch gewaltsame Oeffnung beladener Wagen während des Haltens der Güterzüge zum Maschinenwechsel etc.

Dem von der Verwaltung eingesetzten besonderen Geheimdienst gelang es, mit Hülfe der regulären Polizei der Stadt Kansas City, nach und nach eine ganze Bande, die sich nur dem Zweige der Eisenbahn-Diebstähle widmete, aufzubringen und eine grosse Menge verschiedenartiger gestohlener Güter wieder herbeizuschaffen.

Vieh- und Fleisch-Frachten.

Um die Konkurrenz zwischen den Transporten von lebendem Vieh und präservirtem Fleisch (dressed beef) zu regeln, war durch Einverständniss der Betheiligten ein Schiedsgericht eingesetzt, bestehend aus einem Vertreter der Vieh-Transporte, einem der Fleisch-Transporte und — als Obmann — dem Richter am Michigan-Obergericht, Thos. M. Cooley. Da erstere Beiden sich nicht einigen konnten, entschied der Letztere, dass Fleisch eine um 75 pCt. höhere Fracht, als die für lebendes Vieh, zahlen solle. Letztere Fracht beträgt normal: 40 Cts. = 1,70 ℳ für 100 Pfund von Chicago nach Newyork (ca. 1 450 km), aber in den letztvergangenen Jahren ist in etwa 7/8 der Zeit dieser Frachtsatz nicht innegehalten und gegenwärtig sind etwa 20 Cts. dasjenige, was die Bahnen wirklich bekommen, so dass danach die Fleisch-Fracht sich auf 35 Cts. stellen würde. Es ist nun sehr fraglich, ob bei einer derartigen Fluktuation in den Frachtsätzen der Schiedsspruch wirklich praktischen Erfolg haben wird. („Railr. Gaz.“)

*) geschätzt mit 30 000 D. pro Mile.

Prämien für Bahnunterhaltung.

Auf den Amerikanischen Bahnen pflegen die Bahnmeister, deren Strecke bei der vorgenommenen speciellen Prüfung im besten Zustande ist, mit Prämien bedacht zu werden. So erhielten, nach der „Railr. Gaz.“, im Oktober auf der Newyork Central und Hudson River Eisenbahn ein, und auf der Boston und Albany Eisenbahn zwei Bahnmeister je 50 Dollar für die beste Unterhaltung des Gleises, bezw. der Weichen, Herzstücke etc.

Wettfahren von Konkurrenzbahnen.

Die Bahnkörper der West Shore und der Newyork Central-Bahn laufen von Newyork aus auf einer Strecke von 10—12 km ziemlich dicht nebeneinander her. Auf diesen beiden Parallelstrecken bereiten fast täglich zwei gleichzeitig abfahrende Züge der genannten Bahnen den Insassen derselben das aufregende Schauspiel einer Wettfahrt, die gewöhnlich mit dem Siege des Zuges der West Shore Bahn, dessen Lokomotiven die grössten Triebräder haben, endigt. („Railr. Gaz.“)

Nachtstunden-Bezeichnung in den Fahrplänen.

Ein Englisches Journal schreibt: „Die Midland“-Fahrpläne unterscheiden durch eine zwischen der Stunden- und Minutenzahl stehende dünne vertikale Linie klar und deutlich die Fahrzeiten der Nacht. Diese eigenthümliche und angenehme Einrichtung hat folgenden bemerkenswerthen Ursprung. Im Jahre 1862 machte der Ingenieur jener Bahn, Henry Burn, auf seiner Rückfahrt vom Osten, wo er die Bauausführung einer Bahn zu inspiziren gehabt hatte, eine Reise durch Deutschland. Hier fiel ihm die Art und Weise auf, in welcher in den Fahrplänen des „Vaterlands“ die Nachtzeiten bezeichnet waren. Jede Zahl derselben war durch eine deutliche dunkle Schraffirung hervorgehoben. Nach seiner Rückkehr nach England machte er den Chef des Personenverkehrs hiervon Mittheilung, da ihm die Sache praktisch erschien. Der zugezogene Drucker der Gesellschaft fand die Ausführung der gleichen Manier in den Midland-Fahrplänen aber zu kostspielig wegen der neu zu beschaffenden Typen. Nach fernerer Erwägung wurde darauf die jetzt bestehende vertikale Linie eingeführt.

In dem Amerikanischen „Official Railway Guide“ werden die Nachtzeiten bezeichnet durch fette Typen in dieser Weise: **7:15** p.m. (für 7$\underline{15}$). Das ausgezeichnete Deutsche Post-Kursbuch giebt bekanntlich, wie vorstehend angegeben, die Nachtzeiten durch einen dicken Strich unter der Minutenzahl an. („Railr. Gaz.“)

Präjudizien.

v. O. **Selbstständiger Betrieb eines Geschäfts seitens der Ehefrauen der Eisenbahnbeamten.** Die Direktion der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn hatte im Januar 1879 eine Verfügung erlassen, in welcher sie erklärte, dass sie zwar den selbstständigen Erwerb der Ehefrauen der Bahnbeamten nicht gänzlich untersagen wolle, dass aber mit Rücksicht darauf, dass ein derartiger Erwerb nur in seltenen Fällen ganz ohne Mitwirkung der Ehemänner geführt werden könne und diese dadurch unter Umständen von der pünktlichen und gewissenhaften Ausübung ihrer Dienstpflichten abgehalten würden, erforderlich sei, dass sie auch von dem selbstständigen Betriebe eines Geschäfts durch die Ehefrau in Kenntniss gesetzt werde. Der Stationsvorsteher H. setzte hierauf die Direktion in Kenntniss, dass seine Frau ein Kohlengeschäft betreibe. Die Direktion untersagte nun durch Verfügung vom 10. März 1879 dem H., das Kohlengeschäft, sei es selbst oder durch seine Ehefrau, fortzusetzen und machte ihm bemerklich, dass, wenn Klagen über seine dienstliche Führung eingehen sollten, er seine Entlassung zu gewärtigen habe. H. liess nichts desto weniger seine Frau das Kohlengeschäft weiter betreiben und durch Verfügung vom 26. Oktober 1879 wurde ihm die sofortige Entlassung aus dem Dienste angedroht, falls er auch jetzt noch das Kohlengeschäft unter irgend welchem Namen und irgend welcher Form weiter betreibe. Das Kohlengeschäft wurde von Frau H. nicht aufgegeben und H. am 10. November 1879 aus seinem Dienst ohne Pension entlassen. H. klagte nun gegen die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg als Vertreterin der Bahn und der Pensionskasse der früheren Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auf Zahlung eines Gehaltsrestes und einer jähr-

lichen Pension von 375 *M*, indem er geltend machte, dass das von seiner Ehefrau betriebene Geschäft keinen Grund zu seiner Dienstentlassung ohne Pensionsberechtigung abgäbe. H. wurde jedoch in beiden Rechtszügen mit seinem Klageanspruche abgewiesen, weil er erwiesenermassen als Gehilfe seiner Ehefrau in dem Kohlengeschäft thätig gewesen war. Die von H. eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „Nachdem der Berufungsrichter den Inhalt der oben gedachten Direktorialverfügungen ganz speziell mitgetheilt und erörtert, auch daraus den Schluss gezogen hat, dass durch dieselben dem Kläger jedwede Thätigkeit betreffs des Kohlenhandels verboten worden ist, schliesst er mit den Worten: Mit Rücksicht hierauf ist auch anzunehmen, dass der Kläger der Tragweite jener Verbote sich sehr wohl bewusst gewesen ist. — Der Berufungsrichter findet die grobe Pflichtwidrigkeit nicht darin, dass Kläger die Schliessung des Geschäfts seiner Ehefrau nicht herbeigeführt hat, sondern, dass derselbe auch nach dem Verbot in demselben, in der im Einzelnen festgestellten Weise als Gehilfe thätig gewesen ist. Die Feststellung, dass auch dies dem Kläger untersagt war, widerspricht nicht der Annahme des Berufungsrichters, dass in der Fortführung des Geschäfts durch die Ehefrau keine Pflichtverletzung des Klägers lag." (Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 30. Oktober 1884; Rep. 167/84.)

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXXII.

Barnegat liegt im Staate Newjersey, an der Küste des Atlantischen Oceans, und hat laut offizieller Zählung 915 Einwohner; von der Batterie zu Newyork aus gerechnet, wird die Höhe von Long-Branch auf der Seeroute etwa die Mitte zwischen Newyork und Barnegat sein. Fast entlang der ganzen Küste von Newjersey befinden sich gefährliche, obwohl schmale Sandbänke; zwischen den Bänken und dem Ufer ist das Wasser für kleinere Fahrzeuge schiffbar.

Mittwoch am 19. November 1884 lief des Nachts der Amerikanische, von Newyork nach Galveston verkehrende Dampfer „Guadalupe" auf die Sandbank vor Barnegat. Es war kein Nebel und der Schiffbruch hätte bei einiger Aufmerksamkeit sehr leicht vermieden werden können.

An Bord des Dampfers befanden sich gegen 70 Einwanderer, meist Deutsche und Slovaken (hier Ungarn genannt), welche nach Texas reisen wollten. Bei Morgengrauen kamen die Rettungsboote der Küstenwache an das gescheiterte Schiff und da der Wellengang ein sehr hoher war, dauerte es geraume Zeit, bis sämmtliche Passagiere an das Land gebracht waren. Selbstverständlich waren Alle bis auf die Haut durchnässt, für Jedermann, besonders für die Frauen und Kinder bei dem scharf wehenden kalten Winde traurig genug.

Die armen Schiffbrüchigen klopften nun, dem „Newyork Herald" vom 27. November 1884 No. 17629 zu Folge, an den Thüren der in Barnegat und Nachbarschaft befindlichen Boardinghäuser an, doch vergeblich. Die Boardinghauswirthe weigerten sich, die Einwanderer, welche seit 24 Stunden nichts genossen und die kalte Nacht auf dem Deck des gestrandeten Steamers zugebracht hatten, aufzunehmen. So viele als möglich fanden in dem Lokale der Küstenwache Aufnahme, doch mussten auch 42 Leute von der Rettungsmannschaft daselbst verpflegt werden. Etwa 30 Einwanderer wanderten durchnässt und frierend von Thür zu Thür, und gelangten endlich zum Bierschanke des William Kruger, eines Deutschen. Derselbe erbarmte sich seiner Landsleute. — Die ganze Küste von Newjersey ist im Sommer eine einzige Sommerfrische, ist mit Hotels und Boardinghäusern übersäet; die Wirthe in derartigen Sommerfrischen nennt man gar nicht anders als „landsharks", d. h. Landhaifische, wegen ihrer unerhört hohen Preise. Trotz ihres Mammons können sie nun nicht einmal armen schiffbrüchigen Einwanderern, welche den weissen Eingeborenen doch grösstentheils auf lange, lange Jahre hinaus verkappte Sklavendienste verrichten müssen, eine Tasse warmen Thee geben und die Kleider trocknen. Dies zur Nachricht für Jene, welche glauben, hier in Amerika sei die Barmherzigkeit zu Hause; nicht mehr, wie anderswo. Der Dampfer „Guadalupe", welchen ich so oft an seinem Pier im East-River nächst Fulton-Ferry liegen sah, bricht übrigens auseinander.

In Chicago fand am 26. November eine Versammlung der „general passenger agents" jener Hauptlinien statt, welche nach Osten (also vornehmlich nach Newyork) führen. Man scheint sich dahin geeinigt zu haben, die hohen Preise von Chicago nach Newyork via Michigan Central, Fort Wayne und Lake Shore Bahnen von 20 Dollar aufrecht erhalten zu wollen; über die anderen Bahnen will man nur 19 Dollar berechnen. Da man aber von Newyork für 8 Dollar nach Chicago, für 1 Dollar mehr bis nach Kansas City reisen kann, so merkt man die Absicht und wird verstimmt.

So Mancher, welcher im Osten keine Arbeit findet, wird durch die billigen Preise verlockt, nach dem fernen Westen zu fahren; dort findet er jetzt ganz bestimmt nur in den seltensten Fällen Arbeit. Aber er kann nun nicht mehr zurück. Hin gelangte er für 9 Dollar; will er wieder hierher, so muss er 30—40 Dollar zahlen, welche er vermuthlich nicht hat, denn sonst wäre er wohl nach Europa zurückgekehrt, wohin man bis zum Februar 1885 für 14—15 Dollar gelangen kann. Dann soll es theurer werden.

Es sind jetzt hier traurige Zeiten, genau wie in Europa auch; lange Reihen von Depeschen aus dem ganzen Lande kommen täglich an, das Schliessen von grossen Werken oder enorme Lohnreduktionen bis zu 40 pCt. anzeigend. Meist stellen im letzten Falle die Arbeiter ihre Thätigkeit ein, was den Werkbesitzern ganz gelegen kommt, und so ist zur Zeit Niemand überflüssiger, als der gewöhnliche Einwanderer, sei er nun Bauer, Arbeiter oder einer der hier besonders verhöhnten Europäischen „besseren Klasse". Wer nicht viele Tausende in der Tasche mitbringen kann, bleibe zu Hause; wer viele Tausende besitzt, wird vermuthlich, von Ausnahmen abgesehen, aus freien Stücken lieber zu Hause wohnhaft bleiben. Reisen hingegen sollte Jeder, der es nur immer kann. Es ist stets vortheilhaft, fremde Völker kennen zu lernen.

Die Eröffnung der elektrichen Ausstellung in Boston ist bis zum 1. Dezember verschoben worden.

Hier in Newyork giebt es jetzt eine kleine Gewerbeausstellung: „The American institute fair". In der 3. Avenue, Ecke der 64. Strasse, befindet sich ein grosses hölzernes Gebäude, welches die stolze Aufschrift trägt: American Institute Hall. Alles Mögliche findet man in diesem Gebäude unter den Ausstellungsgegenständen vertreten, doch, mit Ausnahme in der Möbeltischlerei und im Maschinenbaue, nur wenige Firmen in derselben Branche.

Das Interessanteste für Dampfkesselbesitzer dürfte wohl die Ausstellung von Kesselsteinen, welche mit Eukalyptus-Essenz abgelöst wurden, sein. Im vorigen Jahre ging die Mähr durch die Tagesblätter, dass Jemand in Californien zufällig Eukalyptus- (Götterbaum) Zweige in einen Dampfkessel brachte und zu seinem Erstaunen fand, dass sich in kurzer Zeit bereits vorhandener Kesselstein ablöste. Die Entdeckung wurde, wie in Europa jedenfalls auch längst bekannt ist, weiter verfolgt und selbstverständlich sofort eine mit Patenten ausgerüstete Company gebildet; das Mittel heisst: „Downie, Eucalyptus Boiler Scale Preventive and Remover". Dasselbe besteht aus dem Absude von Eucalyptusblättern; 1 Gallone auf jede 15 Pferdekraft genügt für 2—3 Wochen; das Abblasen des Dampfes hat so selten als möglich stattzufinden. Nach wenigen Wochen soll der alte Kesselstein abgelöst sein, neuer könne sich nicht bilden. Dem Kessel soll der Absud gar nichts schaden, denn jener, in welchem nun seit einem Jahre Blätter ausgekocht werden, soll so wohlerhalten sein, als wenn er neu wäre. Selbst Brauerein u. s. w. könnten die Essenz anwenden, da sie sich nicht verflüchtigt.

Schöne stationäre Dampfmaschinen waren zu sehen, sie arbeiteten, wie man es bei den hiesigen Maschinen gewöhnt ist, geräuschlos und stetig.

Es wird, wie ich bereits in meiner letzten Korrespondenz mittheilte, beabsichtigt, ein Schiedsgericht einzuberufen, welches aus den für die elektrische Hochbahn konkurrirenden Motoren jenen auswählen soll, der am brauchbarsten ist. Folgende Herren will man ersuchen, als Schiedsrichter zu walten: Professor Sir William Thomson, Glasgow, Schottland; George B. Roberts, Präsident der Pennsylvania Bahn; James H. Rutter, Präsident der Newyork Central und Hudson River Bahn; Robert Harris, Präsident der Northern Pacific Bahn und Charles R. Cross, Professor der Physik im technologischen Institute zu Boston.

Die Zeit wird lehren, was man für eine Entscheidung trifft.

„The Daft electric railroad Company" wird den Betrieb auf der grossen Brooklyn Bridge übernehmen. Binnen wenigen Wochen hoffen diese Herren mit den nöthigen Arbeiten fertig zu sein, und den Betrieb mindestens während der Nacht bewältigen zu können.

Diese Brücke ist wegen der Seeschiffe sehr convex gebaut, daher müssen die Seile der Drahtseilbahn nothwendigerweise ungeheuer auf die Tragkabel pressen. Dieser ganz unnütze Druck auf die Konstruktion wird durch die Elektricität vermieden.

Der Verkehr über die Brücke kann auf lange Jahre hinaus nicht so gross werden, wie er jetzt auf der 3. Avenue Hochbahn in der „Kommissionszeit" thatsächlich vorhanden ist. Die Kurve beim Terminus in Brooklyn hat einen sehr grossen Radius; es ist gar nicht daran zu denken, dass ein Waggon entgleisen könne, selbst wenn er vom Scheitel der Brücke, von der Mitte des Flusses ab, ohne Kontrolle davonrollen würde. Die einzige Gefahr auf jedem Terminus läge darin, dass ein durchgehender Waggon (oder Zug nebst Motor) hart an die Puffergerüste anrennte. Dort, wo die Tragkabel aufhören und die Landbauten beginnen, ist ein Gefäll kaum mehr bemerkbar, und die Landstrecke ist auf jedem Ufer sehr lang. Es war bereits der Fall, dass Waggons durchgingen und anrannten — Niemand wurde

erheblich verletzt. Leichtes Anrennen wäre der grösste Unfall, welcher beim Ausbleiben des Stromes und beim Versagen der Bremsen statthaben könnte. Es liegen demnach die Verhältnisse auf der Brücke viel günstiger, wie auf den „L roads“.

Zum ersten Male begann ich, ohne eine bestimmte Periode zu wählen, am 20. November einen kleinen Auszug über Eisenbahn- und Schiffsunfälle in den Vereinigten Staaten zu machen und setzte ihn bis 26. November fort. Unfälle auf offener See in Amerikanischen Gewässern, Amerikanische Flagge, berücksichtigte ich nicht. Die Liste ist schon deshalb nicht erschöpfend, weil ich als Quelle absichtlich nur ein einziges Morgenblatt, den „Newyork Herald“ benutzte. Andere Blätter bringen, weil sie ihre eigenen Korrespondenten besitzen, weitere Berichte. Was westlich vom Mississippi geschieht, erfährt man hier im Osten nur dann, wenn sich recht Schauderhaftes ereignete. — Ich will die Unfälle so bündig wie möglich vorführen, versichere aber, dass dieser Auszug nicht das Mindeste enthält, was in Amerika ungewöhnlich genannt werden könnte, es ist gar kein Sensation erregender Unfall darunter, die Zahl für eine Woche ganz normal.

„Newyork Herald“ 20. November 1884 No. 17622: Kesselexplosion auf Flussdampfer „Captain Sam“, Selma-Montgomery, Alabama River: 4 Todte, 16 Verwundete (d. h. alle an Bord todt oder verwundet). — Frachtzüge zusammengestossen Mobile-Montgomerybahn, der zweite Zusammenstoss in der Woche. 1 Todter, 2 Verwundete. — Vier Tramps von einem Frachtzuge bei Rayville, La., auf der Vicksburg, Schreveport und Pacific Bahn überfahren. 4 Todte. — Steamer „Saratoga“ auf der Bergfahrt von Newyork den Hudson River hinauf bei Coxsackie aufgefahren. Niemand verletzt, Passagiere umgeladen.

„Newyork Herald“ 21. November 1884 No. 17623: Bei Tanton, Mass., hingen 6 Arbeiter ihren Bahnwagen an einen Expresszug; eine Achse des Bahnwagens brach und 4 von den 6 Arbeitern wurden schwer verletzt. 4 Verwundete. — Das Schleppboot „Niagara“ ging zum fünften Male binnen der letzten 3 Jahre ohne weitere Veranlassung, als Wellenschlag anderer Dampfer, diesmal im Eastriver, Newyork, unter. Die Mannschaft wurde gerettet. — Der Dampfer „Belle of the Wave“ verbrannte in der Nacht vom 18.—19. November bei Long Island Landing, unfern Laconia, N. H., (vermuthlich auf dem Winnipesaukee See). Niemand als beschädigt gemeldet.

„Newyork Herald“ 23. November 1884 No. 17625: — Explosion des Kessels auf dem Schleppboote „James Mc. Mahon“ im Long Island Sunde; 3 Ertrunkene. — Vom Avisoboot der U. S. Navy „Delphin“ auf der Probefahrt im Long Island Sunde die erste hier fabricirte Gussstahl-Schraubenwelle gebrochen. Niemand verunglückt, doch Kommission wie Mannschaft 36 Stunden ohne Nahrung und Komfort (Betten, Decken etc.). — Auf dem Delaware River zwischen Philadelphia und Camden während Nebels 2 Ferryboote und ein zu Hülfe eilendes Schleppboot theils aufgerannt, theils an den Pier gestossen. Von den 3000 Passagieren des anstossenden Bootes (welches auch jene vom aufgerannten an Bord hatte) 3 Verwundete. Es ist mir unklar, wie 3000 Menschen auf einem Camden-Boot, welches ich kenne, Platz finden konnten). — Auf der Richmond und Banville Bahn, bei Keysville, stiessen 2 Frachtzüge zusammen. 1 Todter.

„Newyork Herald“ 24. November 1884 No. 17626: Chattanooga, Tenn. Ferryboot gekentert, 6 Ertrunkene.

„Newyork Herald“ 25. November 1884 No. 17627: Bei Perdido, Montgomery Mobile Bahn, durch falsche Weichenstellung ein Personenzug in einen auf dem Seitengleise wartenden Lastzug gefahren; darauf Feuer ausgebrochen und auch sämmtliche Stationsgebäude in Perdido verbrannt. 1 Todter, 5 Verwundete. (Bei Montgomery also binnen 10 Tagen 3 schwere Eisenbahnunfälle, 1 Dampfschiffkessel explodirt!) — Bei Little Rock, Ark., fielen 3 Arbeiter beim Arbeiten von der neuen Eisenbahnbrücke über den Arkansas River, alle verletzt, 2 werden vermuthlich sterben.

„Newyork Herald“ 26. November 1884 No. 17628: Lokomotive und 3 Waggons auf der Eriebahn, dicht bei Turner, Newyork, in Folge absichtlich falsch gestellter Weiche entgleist. Niemand verletzt.

Binnen 7 Tagen also 15 Unfälle mit 20 Todten, 33 Verwundeten. In der „Newyorker Staatszeitung“ wurden noch einige Eisenbahnunfälle gemeldet, bei denen es Todte und Verwundete gab, anderer Blätter, besonders der im fernen Westen, gar nicht zu gedenken. Aus jenen Gegenden vernimmt man durch die hiesigen Zeitungen nur dann Etwas, wenn ganze Züge zu Grunde gingen, und doch haben mir viele Bekannten, welche dort reisten, erzählt, dass sowohl die Bahnkörper, als auch die Gleise schlecht erhalten seien, Unfälle daher sehr häufig vorkämen.

Bedenkt man also, dass obiger Auszug von 7 Tagen nur einen Bruchtheil der Unfälle umfasst, so wird für eine Bevölkerung von 55 Millionen alles Mögliche geleistet.

Miscellen.

Malmö-Trelleborg Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Aus Malmö wird geschrieben: Die Aktiengesellschaft, welche sich behufs Anlage der kleinen Bahn zwischen hier und Trelleborg gebildet und erst kürzlich die Konzession erhalten hatte, hat bereits das ganze erforderliche Baukapital zugesichert erhalten. Das Aktienkapital im Betrage von 450 000 Kronen ist vollgezeichnet; den grössten Theil hat die Bankfirma Erlanger und Söhne in Frankfurt a. M übernommen. Eine Prioritätsanleihe von 450 000 Kronen ist gleichfalls fest abgeschlossen. Mit dem Bau wird sofort begonnen und soll derselbe so gefördert werden, dass die Bahn im September nächsten Jahres in Betrieb genommen werden kann.

Der Great Eastern.

Der Ausbau dieses Leviathans der Schiffe hat in der That begonnen und sind sämmtliche Arbeiten in feste Partial-Entreprise vergeben. Die Uebergabe des Schiffes erfolgt im Hafen von Milford. Man rechnet auf eine Bauzeit von 6 Monaten, um dann den Great Eastern nach den Vereinigten Staaten überzuführen und dort als Ausstellungslocal und grosses schwimmendes Hôtel zu verwenden.

Petroleumausbeute in Baku.

Ein Bericht des Mr. Hagcians, Belgischem Generalkonsul in Tiflis, enthält über die Petroleumgewinnung in jener Provinz folgende Nachweisung:

Baku allein zählt z. Z. fast 300 grössere, in der Petroleumbranche arbeitende Firmen. Das Petroleum selbst ist in unendlicher Masse vorhanden.

Das Hauptlager fällt zum Meere ab, kommt wieder zu Tage auf der Insel Tschélekène, läuft dann entlangs der Turkomenischen Steppen, um sich endlich im Massiv des Himalaya zu verlieren. Im Kaspischen Meere trennt sich das Lager in zwei unterseeische Arme, die an vielen Stellen bis zur Oberfläche reichen, Naphtafelsen genannt werden und Gas- und Petroleumquellen erzeugen.

Vor 5 Jahren wurde auf der Insel Tschélekène ein Schacht abgeteuft, dessen Petroleumproduktion nur durch die fehlenden Absatzwege unmöglich gemacht und durch die Konkurrenz mit Baku erdrückt wurde.

Die Oberfläche der Halbinsel Apcheron beträgt 1 200 □meilen, von denen erst 3 □meilen mit einer Produktion von circa 1 920 Mill. Kilogramm seit dem Jahre 1832 im Betriebe sind. Hieraus ergiebt sich, welche kolossale Reserve verbleibt, wenn die anderen Lager erschöpft sind.

Die Transkaukasische Bahn, die allein vorhandene Transportgesellschaft, kann entlang der Ufer des Schwarzen Meeres mit ihren Transportmitteln nicht mehr wie 40 Mill. Kilogramm Petroleum jährlich befördern und hat zu grösseren Anschaffungen keine Veranlassung, da dadurch jedenfalls der Tarifsatz für Petroleum sich ermässigen und somit kein Vortheil für sie erwachsen würde.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Am 1. Januar 1885 wird — nach einer Mittheilung der Direktion der a. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn — die zwischen den Stationen Petrowitz und Pruchna gelegene Haltestelle „Seibersdorf“ für den Eilgut- und für den allgemeinen Fracht-Verkehr eröffnet werden.

Von der Beförderung von und nach „Seibersdorf“ sind explodirbare Artikel und solche Güter ausgeschlossen, zu deren Auf- und Abladung besondere Hilfsmittel erforderlich sind.

Berlin, den 16. Dezember 1884. (3044)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der wegen niedrigen Wasserstandes eingestellte Trajekt - Betrieb Bingerbrück-Rüdesheim ist ab 5. Dezember wieder aufgenommen.

Köln, den 15. Dezember 1884. (3045)
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische). Rosseck.

Königlich Ungarische Staats - Eisenbahnen. Der Donau - Trajektverkehr zwischen Gombos und Erdöd wurde am 14. d. Mts. unbeschränkt wieder eröffnet.

Budapest, am 16. Dezember 1884. (3046)
Der Sektions-Chef.

III. Güterverkehr.

Am 1. Januar 1885 tritt die im **Lokal-Gütertarif** vom 1. Februar 1882 unter II. D. I. H. Seite XXVIII. enthaltene Bestimmung, betreffend Ueberführung der Güter von dem Hauptbahnhofe Saarau

nach dem Güterbahnhofe daselbst, ausser Kraft und an deren Stelle folgende neue Bestimmung: „Für die Ueberführung von Gütern aller Art vom Hauptbahnhofe Saarau nach dem Güterbahnhofe daselbst (Anschlüsse des Etablissements von C. Kulmiz sowie der chemischen Fabrik Silesia) wird eine Gebühr von 2 Markpfennig für je 100 kg Stückgut und von 0,50 Markpfennig für je 100 kg Wagenladungsgut erhoben.

Die Gebühr ist wie jede andere Nebengebühr von der Versandtstation zu behandeln und wird für jede angefangene 100 kg unter Abrundung auf 0,10 Mark berechnet.

Breslau, den 15. Dezember 1884. (3047)
Königliche Direktion
der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Rheinisch - Köln - Minden - Belgisch - Französischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1885 werden die Stationen Eschweiler-Thal, Stolberg-Hammer, Stolberg-Mühle u. Stolberg-Velau mit direkten Frachtsätzen in den vorbezeichneten Güter-Verkehr aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter - Expeditionen und das Tarif-Büreau der Unterzeichneten.

Köln, den 16. Dezember 1884. (3048)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung kommt im Badisch-Bayerischen Verkehr für den Transport von Eisenbahnwagen, welche auf eigenen Rädern laufen, ein direkter Frachtsatz von 33 Mark pro Achse für die Relation Neuhausen-Simbach via Mengen-Ulm zur Einführung.

Karlsruhe, den 17. Dezember 1884.
Generaldirektion. (3049)

Mit dem 1. Februar a. f. tritt in den **Verkehrsverhältnissen der Stationen Hamburg B. H. und Hannov.** eine Aenderung dahin ein, dass in nachbezeichneten Verbänden etc. der zur Zeit in den nämlichen Relationen über verschiedene Routen von und nach den beiden Hamburger Staatsbahnhöfen abgefertigte Verkehr auf einem der genannten Bahnhöfe und auf einer Route konzentrirt wird, so dass demnächst in den bezeichneten Verkehren Auflieferung resp. Abnahme der Transporte immer nur auf einem Hamburger Bahnhof (B. H. oder Hannov.) erfolgen kann.

Es scheidet mit genanntem Termine aus:

A. Die Station Hamburg B. H. aus folgenden Verkehren:
1. Berlin-Anhalt-Berlin-Hamburger Verband excl. des Verkehrs mit Herzberg und den nördlich davon gelegenen Stationen (für Hamburg Hann. Staatsbahnverkehr Hannover-Erfurt),
2. Nord-Ostsee - Hannover - Thüringischer Verband (bezw. für Hamburg Hannov. Staatsbahnverkehr Hannover - Erfurt),
3. Relationen des früheren Niederdeutschen Verbandes,
4. Hannover-Bayerischer Verband.

B. Die Station Hamburg Hannov. aus folgenden Verkehren:
1. Relationen des früheren Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verbandes,
2. Norddeutsch-Sächsischer Verband,
3. Hanseatisch-Ostdeutscher Verband,
4. Niederschlesischer und Oberschlesischer Steinkohlenverkehr,
5. Verkehr nach dem Ausnahmetarif für Flachs ab Korschen tr. bezw. nach dem Reexpeditionstarif für Flachs ab Königsberg,
6. Berlin-Anhalt-Berlin-Hamburger Verband bezüglich des Verkehrs mit Herzberg und den nördlich davon gelegenen Stationen (für Hamburg Hann. Staatsbahnverkehr Hannover - Erfurt),
7. Schlachtviehverkehr von Oberschlesien und Ostbahnstationen,
8. Lokalbahnverkehr (bezüglich des Verkehrs der Stationen der Strecke Berlin-Wittenberge-Dömitz; für Hamburg Hann. Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg bezw. neuer Niederdeutscher Verkehr).

Näheres ist demnächst bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Berlin, den 16. Dezember 1884. (3050)
Königliche Direktion
der Berlin-Hamburger Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 20. d. Mts. wird die Station Lissa i. P. in den **Ausnahmetarif für die Beförderung von Sprit und Spiritus zum See-Export** nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg H. St., Harburg, Brake, Elsfleth und Nordenhamm (Staatsbahnverkehre Hannover und Oldenburg-Oberschlesien) und nach Hamburg B. H. (Hanseatisch-Ostdeutscher Verkehr) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Dezember 1884. (3051)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Königliche Eisenbahndirektion zu Altona. Zum Tarif für die Beförderung von Gütern im **Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbande** tritt mit Giltigkeit vom 1. Januar 1885 ein Nachtrag VII in Kraft, durch welchen die in diesem Verbande für Eisen des Specialtarifs 1 für den Verkehr mit Altona/Ottensen bestehenden Tarifsätze des Ausnahmetarifs 6 auch auf den Verkehr mit Pinneberg in Anwendung kommen. Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen, auch können Exemplare dieses Nachtrags durch unsere Betriebskontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 13. Dezember 1884. (3052)
Namens der Verbandsverwaltungen des Deutsch - Dänischen Eisenbahnverbandes:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im Staatsbahnverkehr **Berlin-Breslau** werden mit Giltigkeit vom 20. d. M. bis Ende August 1885 für Spiritus- und Spritsendungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen resp. bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum folgende Ausnahmesätze pro 100 kg eingeführt:

von Lissa i/P. nach Stettin trans. seewärts 1,36 ℳ,
„ „ „ Swinemünde trans. seewärts 1,86 ℳ.

Die Gewährung dieser Sätze erfolgt im Rückvergütungswege, wenn die für die Transporte festgesetzten und bei den genannten Stationen zu erfahrenden Kontrolvorschriften für die wirklich stattgefundene Verfrachtung zur See erfüllt sind.

Breslau, den 16. Dezember 1884. (3053)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1885 tritt Nachtrag VI zum Tarif für den Lokalpersonenverkehr vom 1. Januar 1879 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement, Abänderung verschiedener Gepäckfrachtsätze, in Wegfall kommende, sowie neue Tarifsätze für ältere Verkehrsstellen der Hauptlinien, für die Verkehrsstellen der neuen Linie Mehltheuer-Weida, die Haltestellen Antonienhöhe-Stöckermühle, Feilitzsch, Gauern, Kratzmühle und Weissig und endlich für die Verkehrsstellen der Linien Hainsberg-Kipsdorf, Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt, Radebeul-Radeburg, Klotzsche-Königsbrück, Döbeln-Mügeln (Oschatz) und Zittau-Markersdorf. Der Nachtrag kann bei den Billet-Expeditionen zum Preise von 15 ₰ pro Stück bezogen werden.

Dresden, am 17. Dezember 1884. (3054)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. Januar k. J. kommen im Staatsbahn - Verkehr **Hannover - Oberschlesien** direkte Frachtsätze des Specialtarifs III zwischen Lüneburg H. St. einerseits und Militsch, Krotoschin, Zduny, Koschmin, Jarotschin, Pleschen und Ostrowo der vormaligen Oels-Gnesener bezw. Posen-Creuzburger Bahn andererseits zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Dezember 1884. (3055)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreuss. Südbahn. Mit Giltigkeit vom 1./13. Dezember cr. bis 1./13. August 1885 sind für zum Export bestimmte Sendungen Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiew-, Kursk-Charkow-Asow-, Charkow-Nikolajew- und Ekaterinenbahn nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing neue Specialtarife in Kraft getreten. Druckexemplare sind in Kürze auf den Verbandstationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. Der Special-Exporttarif für Getreide etc. von Stationen der Moskau-Kursk Bahn via Kursk-Kiew nach Königsberg etc., giltig vom 15./27. September bis 1./13. Dezember cr., wird bis zum 1./13. August 1885 verlängert.

Die Direktion. (3056)

Am 20. Dezember d. J. treten **direkte Frachtsätze für den Kohlen-Verkehr** von Stationen des diesseitigen Direktionsbezirks nach den Stationen Labbeck und Liempde der Nordbrabant-Deutschen Bahn in Kraft.

Ferner sind verschiedene Sätze des betreffenden Ausnahmetarifs für den Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen Kohlenverkehr berichtigt worden. Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, sind dieselben jedoch erst vom 1. Februar 1885 ab gültig.

Elberfeld, den 15. Dezember 1884.
Königl. Eisenbahn-Direktion. (3057)

Zu den Tarifheften No. 3 und 4 des **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs** sind Berichtigungsblätter erschienen; die in denselben enthaltenen Frachterhöhungen treten erst am 1. Februar 1885 in Kraft. Insoweit die Konkurrenzstationen Gera, Zeitz, Plagwitz-

Lindenau und Görlitz in Betracht kommen, gelten diese Berichtigungsblätter auch für den Mitteldeutschen Verbandsverkehr. Näheres hierüber ist bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu erfahren.

Dresden, am 15. Dezember 1884. (3058)
Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar künftigen Jahres tritt im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbande für Graphit in Wagenladungen** von 10 000 kg von Kanitz-Eibenschitz nach Mügeln bei Pirna ein Frachtsatz von 1,80 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 14. Dezember 1884. (3059)
Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Mit Giltigkeit vom 1./13. Dezember cr. bis 1./13. August 1885 sind für zum Export bestimmte Sendungen Getreide u. s. w. von Stationen der Kursk-Kiew-, Kursk-Charkow-Asow-, Charkow-Nicolajew- und Ekaterinen-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser neue Specialtarife in Kraft getreten.

Der Specialexportarif für Getreide u. s. w. von Stationen der Moskau-Kursk-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser, giltig vom 15./27. September bis 1./13. Dezember cr., wird bis 1./13. August 1885 verlängert.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 18. Dezember 1884. (3060J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Nordbahn. Der vom 1. Juli bis ultimo Dezember 1884 giltige Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Grosshornvieh in Wagenladungen von Galizien, dann von den Stationen Krakau und Oswiecim der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wien (St. Marx) via Süssenbrunn, wird bis auf Widerruf prolongirt.

Wien, den 13. Dezember 1884. (3061)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Für Holz des Specialtarifes II treten unter den im Centralblatte angegebenen Bedingungen nachstehende Frachtsätze in Kraft:

	Kreuzer pro 100 kg		Kreuzer pro 100 kg
Von Mittelwalde loco u. transit:			
nach Gastorf	44,2	nach Polepp	45,2
Von Liebau loc. u. trans.:			
nach Gastorf	43,—	nach „	43,9
Von Nachod loco:			
nach Gastorf	42,7	„ „	43,7

Wien, am 15. Dezember 1884. (3062)
Betriebs-Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. Januar 1885 gelangt der Nachtrag III zum Lokalgütertarife der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Einen vollständigen Stationstarif mit ermässigten Frachtsätzen für Güter des Specialtarifes 1 (wie Getreide, Mehl etc.).
2. Geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Medleschitz.
3. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages liegen in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht auf und können daselbst bezogen werden.

Wien, am 11. Dezember 1884. (3063)
Die Centralverwaltung.

Mit 1. Januar 1885 tritt der Nachtrag I zum Lokalgütertarif der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn Theil II, giltig vom 15. Mai 1882, in Kraft, welcher ausser der Stationstariftabelle für den Uebergangspunkt „Wiese transit“ verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Mit gleichem Tage gelangt auch auf den Strecken der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn ein neuer Lokalgütertarif Theil II zur Einführung, durch welchen der Lokalgütertarif, giltig vom 1. Oktober 1876, sammt den Nachträgen I—VIII ausser Kraft gesetzt wird.

Die Eröffnung des allgemeinen Güterverkehres auf der Theilstrecke Klostergrab-Moldau bleibt einem späteren Zeitpunkte vorbehalten, der seinerzeit bekannt gegeben werden wird.

Exemplare der genannten Tarife erliegen sowohl bei der gefertigten K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion, als auch auf den Stationen zur Einsicht des P. T. Publikums auf und können daselbst auch käuflich bezogen werden.

Prag, den 15. Dezember 1884. (3064)
K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Prag.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Am 1. Januar 1885 tritt der II. Nachtrag zu Theil II unseres Lokal-Gebühren-Tarifes für den Eil- und Frachtgüter-Transport vom 1. Mai 1883 mit nachstehendem Inhalte in Kraft:

1. Tariftabellen für die Stationen Csácza und Margitfalu.
2. Aufnahme der Station Teschen in den Ausnahmetarif V.
3. Aufnahme der Station Liptó-St.-Miklós in die Ausnahmetarife IX/a und IX/b.
4. Ermässigte Gebührenberechnung für gewöhnliche Eilgüter.
5. Einheitssätze des Ausnahmetarifes I/a.
6. Aenderung des Stationsnamens Margitfalu-Göllniczbánya.
7. Ergänzung des Verzeichnisses der Brückenwagen.
8. Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare des Nachtrags sind in unserem commerziellen Bureau (Budapest V. Széchenyigasse 2) erhältlich.

Budapest, am 12. Dezember 1884. (3065)
Die General-Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Generalversammlungen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Bei der heutigen XXIV. (ausserordentlichen) General-Versammlung wurden nachstehende Beschlüsse gefasst.

1. Das in Absicht auf die Konvertirung der:

a) 5prozentigen steuerpflichtigen Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1861 und 1869 im ursprünglichen Gesammtbetrage von 15 000 000 fl. und im derzeitigen Umlaufsbetrage von 10 155 000 fl. rücksichtlich der Emission 1861, und 2 637 000 fl. rücksichtlich der Emission 1869, zusammen pr. 12 792 000 fl. in eine einheitliche 4prozentige, steuerfreie Anleihe im Belaufe von 14 303 000 fl.,

b) 5prozentigen steuerfreien Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1873 im ursprünglichen Betrage von 1 500 000 fl. = 3 000 000 Rm. im derzeitigen Um-

laufsbetrage von 961 800 fl. = 1 923 600 Reichsmark in eine 4prozentige steuerfreie Anleihe von 1 999 800 Rm. zwischen den Vertretern der hohen Staatsverwaltung und dem Verwaltungsrathe der K. K. priv. Böhmischen Westbahn unterm 11. Dezember geschlossene Uebereinkommen wurde genehmigt.

2. Diesem Uebereinkommen entsprechend wurde das vom Staate garantirte Reinerträgniss vom Jahre 1885 bis zum Jahre 1948 mit 1 248 000 fl und für das Jahr 1949 mit 840 738 fl. festgesetzt und wurden dem entsprechend die bisher geltenden Bestimmungen der §§ 12 und 18 der a. h. Konzessions-Urkunde ddto. 8. September 1859, sowie der Uebereinkünfte vom 23. Oktober 1860, 12. Januar 1865 und 24. Juni 1869 geändert.

3. Der in Bezug auf die Tilgung des Aktienkapitals vom Jahre 1885 angefangen, mit der hohen Staatsverwaltung vereinbarte Tilgungsplan wurde genehmigt.

4. Dem entsprechend wurde auch eine sinngemässe Aenderung der §§ 42 und 45 der Gesellschaftsstatuten beschlossen.

5. Der Verwaltungsrath wird zur Durchführung der Konversion auf der sub 1 erwähnten Basis ermächtigt.

Wien, am 15. Dezember 1884. (3066)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 101. **1884.**

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

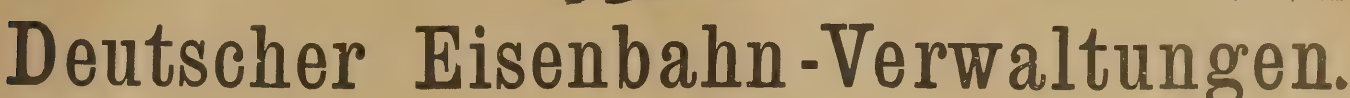
Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Dezember 1884.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 20. Dezember 1884.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 31. Dezember cr.

Noch eine neue Dampferlinie.

Von Paul Dehn.

(Schluss.)

IV. Odessa.

Odessa (1883: Werth der Einfuhr 43,1 Millionen Rubel, Werth der Ausfuhr 85,6 Millionen Rubel) ist der Handels- und Exportmittelpunkt der Getreideproduktion von Bessarabien, Podolien, Cherson, Jekatherinoslaw und Taurien, gleichzeitig freilich auch der Sitz einer überwuchernden Getreidespekulation. In guten Erntejahren lebt die Hälfte der Bevölkerung Odessas vom Getreidehandel. Odessas Getreideausfuhr, zur Hälfte Weizen, unterliegt starken Schwankungen und betrug 1878 etwa 9⅓, 1879 etwa 12, 1880 etwa 5½, 1881 etwa 6¼, 1882 etwa 6 Millionen Metercentner. Odessas Kohleneinfuhr bewegt sich um 3 Millionen Metercentner jährlich. Diese beiden Massenartikel bilden den Stock des — Englischen Schiffsverkehrs.

Dampfschiffsverkehr in Odessa.

Flagge	1882			1883		
unter Englischer . .	531	mit	561 534 t	589	mit	639 300 t
„ Russischer . .	174	„	186 752 „	154	„	155 886 „
„ Oesterreichisch-Ungarischer .	109	„	103 443 „	95	„	80 076 „
„ Französischer .	50	„	80 412 „	20	„	33 186 „
„ Italienischer .	54	„	68 392 „	40	„	47 908 „
„ Deutscher . .	28	„	26 212 „	22	„	23 664 „
„ anderer . . .	27	„	47 164 „	39	„	41 272 „
Insgesammt	989	mit	1 072 746 t	959	mit	1 021 292 t
Russische Küstendampfer (Monopol)	1 118		301 178 „	1 229	„	330 142 „

Ist das eine genügende Vertretung der Deutschen Flagge, 22 unter 959 Dampfern? Und was verfrachteten diese Deutschen Schiffe? Nun, 5 brachten Englische Kohlen, eines Chinesischen Thee, eines Güter aus Constantinopel, eines Güter aus Riga, eines Eisen aus Antwerpen und nur 2 brachten Stückgüter von Hamburg. In Ballast kamen 6 Schiffe von Konstantinopel, 3 von Marseille und eines von Genua. Im Auslauf gingen von diesen Deutschen Schiffen 9 nach Gibraltar mit Getreide für Ordre, 4 nach Rotterdam, 3 nach Antwerpen, 3 nach Hamburg mit Getreide und je eines mit Stückgütern nach Poti, Hongkong und Wladiwostok. Es kommt also die Thätigkeit des Deutschen Schiffsverkehrs in Odessa ganz vorwiegend dem fremden Handel zu Gute. Das ist gewiss ebenso beklagenswerth als verbesserungsbedürftig. Beiläufig bezog im Jahre 1883 Deutschland von Odessa direkt gegen 310 000 Metercentner Getreide und zwar in 16 Schiffsladungen, davon 1 unter Norwegischer, 12 unter Englischer und 3 unter Deutscher Flagge.

In Ermangelung einer eigenen Dampferlinie zwischen Odessa und Deutschland lässt sich denn auch nicht feststellen, mit welchen Waarenmengen Deutschland an dem Handel von Odessa betheiligt ist, da diese Waaren meist unter Englischer, Belgischer oder anderer Flagge nach Odessa verladen und dem betreffenden fremden Staate zugeschrieben werden. Auch fehlt es an Angaben über diejenigen Waarenmengen, welche direkt mit der Eisenbahn von Deutschland über Oesterreich-Ungarn-Rumänien oder über Russland nach Odessa gelangen. Von der Deutschen Einfuhr nach Odessa heisst es in dem Bericht des Deutschen Konsulats für 1883, sie umfasse nicht Stapelartikel, sondern setze sich zusammen aus den verschiedensten, in kleineren Mengen bezogenen Gegenständen, deren Vertrieb sich nicht etwa in einigen kräftigen Händen konzentrire, sondern sich auf zahlreiche kleinere Importeure vertheile. Dieses charakteristische Supplementare und Lückenbüsserische des Deutschen Handels nicht nur in Odessa, sondern überall in der Levante ist wesentlich die Folge des Mangels einer breiten Grundlage zu seiner selbstständigeren und kräftigeren Entwickelung d. i. eine Folge des Mangels eigener direkter regelmässiger Dampferlinien.

Im Kolonialwaarenhandel hat England unbestritten die Herrschaft, doch ist man in Hamburg der Ansicht, dass in Kaffee und Gewürzen, sowie in Droguen und Chemikalien, welch' letztere schon vielfach aus Deutschland bezogen werden, recht wohl Deutscherseits eine Konkurrenz möglich sei, falls ein regel-

mässiger direkter Dampferverkehr eingerichtet werden würde. Auch in landwirthschaftlichen Maschinen, welche zollfrei eingehen, in Handwerkszeug u. dergl. könnte die bisher Deutscherseits gelieferte geringe Menge beträchtlich vermehrt werden, namentlich aber in Eisen und Kohlen, worin Deutschland mit England konkurriren kann, wenn die Beförderungskosten für diese beiden Massenartikel in Deutschland von den Erzeugungsorten nach den Verschiffungshäfen entsprechend, d. i. auf die Höhe der Englischen ermässigt werden. Gleichzeitig liesse sich bei der Versorgung Odessas mit Eisen ein vortheilhaftes Ensemble herstellen zwischen den Schlesischen und Rheinischen Werken. In eiligen Fällen zeigt sich schon jetzt Schlesisches Eisen gegenüber der Englischen Waare konkurrenzfähig. Zwar kostet für den mit 10 000 kg beladenen Wagen die Fracht von Kattowitz bis Odessa 225 Rubel; die Seefracht von England für das gleiche Quantum beträgt (zu 18 Schillingen für die Englische Tonne) etwa 90 Rubel. Allein Englisches Eisen kann erst sechs Wochen nach der Bestellung geliefert werden, Schlesisches dagegen mit der Eisenbahn bereits in zwei bis drei Wochen. Der industriellen Produktion kann eine Konkurrenz zwischen einer Deutschen Dampferlinie und dem internationalen Eisenbahnwege nur zum Vortheil gereichen.

Für die engere Heranziehung Odessas zu den Deutschen Handelsplätzen liegen auch insofern die Verhältnisse besonders günstig, als ein grosser Theil der Grosshändler, ja die Mehrzahl der Importeure des grossen Russischen Hafens als von Deutscher Nationalität oder Abstammung schon deshalb zu Deutschland hinneigen, von wo sie nicht selten ihr Personal nehmen. Gerade in diesen Kreisen wird als Hauptursache des geringen Verkehrs zwischen Odessa und Deutschland der Mangel einer direkten regelmässigen Deutschen Dampferlinie beklagt.

Europa in der Levante.

Auf die Frage nach der Betheiligung der Europäischen Nationen an Schiffahrt und Handel in der Levante mag die nachstehende Uebersicht eine überraschende Antwort geben:

Die Betheiligung der Europäischen Nationen an Handel und Schifffahrt in der Levante	England	Oesterreich-Ungarn	Frankreich	Russland	Italien	Deutschland
Odessa (1883, nach dem Schiffstonnengehalt)	62	8	2	15*)	6	2,5
Trapezunt (1883, nach dem Gewicht der Güter)	20	5	17	0,1	13	0,3
Samsun (1883, nach dem Werth der Güter)	44	11	15	0,3	—	0,2
Sulina (1882, nach dem Schiffstonnengehalt)	67	11	6	1	1	1
Varna (1883, nach dem Gewicht der Güter)	32	16	8	—	—	—
Constantinopel (1883, nach dem Schiffstonnengehalt)	50	11	7	8	—	—
Smyrna (1883, nach dem Werth der Güter)	33	13	16	1,8	3	1,2
Cypern (1882, nach dem Werth der Güter)	20	10	14	—	—	—
Alexandrette (1882, nach dem Schiffstonnengehalt)	29	—	30	30	—	—
Beirut (1882, nach der Zahl der Dampfer)	37	26	17	16	1	—
Salonichi (1883, nach dem Werth der Güter)	47	13	13	—	—	—
Piraeus (1882, nach dem Werth der Güter)	18	20	21	4	0,6	—
Syra (1880, nach dem Werth der Güter)	43	14	22	8	2	—
Alexandrien (1883, nach dem Werth der Güter)	64	7	11	3	5	—
Suezkanal (1869—1882, nach dem Schiffstonnengehalt)	76	3	6	0,6	3	2

Ueber Eisenbahnen von lokaler Bedeutung.**)

Die Frage der Herstellung „billiger Eisenbahnen", sog. Sekundärbahnen, wird bekanntlich seit einer Reihe von Jahren, sowohl in Fachkreisen, wie in Kreisen der Interessenten, auf das Lebhafteste diskutirt und sind ja auch bereits viele Hunderte von Kilometern derartiger Bahnen hergestellt.

*) Ohne die Küstenschifffahrt.

**) Aus dem von uns bereits erwähnten Vortrag des Bauraths Herrn W. Hostmann. Gehalten im Hannoverschen Bezirksverein Deutscher Ingenieure.

Dass aber diese Frage, welche sowohl für die wirthschaftliche Entwickelung vieler, von den grossen Verkehrsadern entfernt liegender Gegenden, sowie für unsere Eisen- und Maschinenindustrie von hohem Interesse ist, noch immer auf der Tagesordnung steht, ist der beste Beweis dafür, dass sie noch keineswegs eine genügende Lösung gefunden hat.

Es sei mir deshalb gestattet, dass ich Ihnen meine Ansichten über diese Frage, an der Hand eines praktischen Beispieles, näher darlege, zuvor aber einen kurzen Rückblick auf die Entstehung und bisherige Entwicklung der Sekundärbahnfrage werfe.

Bekanntlich gingen die ersten Anregungen, „billigere Eisenbahnen" zu bauen, von England aus, indem man versuchte, die Baukosten, welche in Folge des immer steigenden Verkehrs schliesslich die kolossale Höhe von

400 000 ℳ pro Kilometer

erreicht hatten, zu ermässigen und Eisenbahnen auch in Gegenden herzustellen, in denen der Verkehr noch nicht so entwickelt war.

Das erste Resultat dieser Bemühungen waren die Schottischen Lokalbahnen, welche nur noch

80—100 000 ℳ pro Kilometer

kosteten und deren Anlagekapital sich deshalb auch recht gut verzinste.

Erreicht wurde das günstige Resultat dadurch, dass man die Fahrgeschwindigkeit ermässigte, kürzere Züge mit leichteren Maschinen fuhr, folglich auch leichteren Oberbau verwenden konnte, sowie endlich dadurch, dass man schärfere Kurven und stärkere Steigungen wie bisher zur Anwendung brachte.

Auf dem Festlande, wo diese Bestrebungen ebenfalls begonnen hatten, wurden anfangs der 60er Jahre nach ähnlichen Grundsätzen die Elsässischen Vizinalbahnen gebaut, welche

72—100 000 ℳ pro Kilometer

kosteten.

Zu gleicher Zeit wurden, unter Buresch's Leitung, die Oldenburgischen Staatsbahnen angefangen, bei denen der Grundsatz äusserster Sparsamkeit zur Geltung gebracht wurde, während zu derselben Zeit in Preussen das Kilometer Eisenbahn durchschnittlich auf 200 000 ℳ zu stehen kam.

In Deutschland fand die erste öffentliche Behandlung dieser Frage durch Diskussion des betreffenden Antrages auf der Versammlung Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine zu Hamburg im Jahre 1868 statt und hier war es auch, wo bereits der damalige Bauinspektor Köpcke auf die Bedeutung der Schmalspurbahnen für lokale Verkehrszwecke hinwies, während kurz vorher die Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf einer Konferenz in Dresden den Beschluss gefasst hatten, für die fernere Entwicklung der Lokalbahnen gleiche Spurweite mit den Hauptbahnen zu verlangen.

Es folgten nunmehr die Jahre der grossartigen Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und anfangs der 70er Jahre der bekannte „Krach" auch auf diesem Gebiete.

Die finanziellen Misserfolge bei vielen der neueren Bahnen gaben nunmehr ernstliche Veranlassung zu den verschiedenartigsten Vorschlägen, theils um die Bau- und Betriebskosten neuer Bahnanlagen zu ermässigen, theils auch, um die bestenden Bahnen besser für lokale Verkehrszwecke nutzbar zu machen und damit zugleich ihre Einnahmen zu erhöhen.

Die sichtbaren Resultate dieser in Wort und Schrift erfolgenden Vorschläge und Diskussionen waren die folgenden:

1. Die versuchsweise Einrichtung von Omnibuszügen, um dem Localverkehr, besonders in der Nähe grosser Städte, auch auf den Hauptbahnen mehr Rechnung zu tragen.
2. Der Bau von Nebenbahnen, d. h. normalspuriger Sekundärbahnen, welche im Zusammenhange mit den Hauptbahnen, aber nach etwas einfacheren Bau- und Betriebsformen hergestellt und die deshalb auch etwas billiger wie die Hauptbahnen wurden.
3. Das Erscheinen der „Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen", die 1876 vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegeben wurden und die den Zweck hatten, für eine Reihe technischer Detailfragen möglichste Einheitlichkeit zu erzielen.
4. Das Erscheinen der „Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung", die 1878 als Reichsgesetz erschien und durch welche mehrere, vom Betriebsreglement der Deutschen Eisenbahnen abweichende Punkte gesetzlich geregelt wurden.

Sowohl die „Grundzüge" wie auch die „Bahnordnung" enthielten bereits Vorschläge und Vorschriften für Schmalspurbahnen und zwar für zwei verschiedene Spurweiten von 0,75 m und 1 m.

Während nun überall normalspurige Nebenbahnen entstanden, zeigte es sich doch bald, dass diese aus Gründen, deren speciellere Aufführung hier zu weit führen würde, keineswegs genügten, um die Vortheile der Eisenbahnen auch entlegenen und wirthschaftlich weniger entwickelten Gegenden zu Gute kommen zu lassen, dass es vielmehr, um diesen Zweck zu erreichen, der Herstellung ganz billiger Bahnen bedürfe und dass hierzu ganz besonders die Schmalspurbahnen geeignet erscheinen.

Es entstanden nunmehr im Wesentlichen zwei Parteien, nämlich:

1. Eine grosse Partei, welche es für zweckmässig resp. für richtig und nothwendig hält, auch für lokale Verkehrsinteressen die normale Spurweite festzuhalten.

   Die bessere Nutzbarmachung für lokale Zwecke soll dadurch erreicht werden, dass schärfere Kurven (bis 150 resp. 250 m Radius) und stärkere Steigungen (bis 1:30) zur Anwendung kommen, dass aber grundsätzlich eine Verbindung mit den Hauptbahnen vorhanden sein soll, so dass einzelne Wagengattungen direkt übergehen können.

2. Eine kleine Partei, welche die Ansicht vertritt, dass es durchaus nothwendig ist, diejenigen Bahnen, welche für rein lokale Verkehrszwecke erbaut werden, für die also weder Interessen der Landesvertheidigung, noch Rücksichten auf allgemeine Verkehrsinteressen in Frage kommen, dass derartige Bahnanlagen grundsätzlich von den Haupt- und Nebenbahnen und dem diesem naturgemäss anhaftenden Schematismus und Bureaukratismus befreit und ausschliesslich ihrem direkten Zwecke gemäss hergestellt werden müssten, sowie, dass sich für solche Zwecke ganz besonders die Schmalspurbahnen eignen.

Natürlich lässt sich für und gegen die Ansichten der beiden Parteien sehr Vieles sagen. — Während die Verbindung mit dem grossen Bahnnetze die Möglichkeit der direkten Verkehre und eine, wenn auch nur bedingte, Brauchbarkeit zu militärischen Zwecken für Anlage normalspuriger Sekundärbahnen spricht, sind es die ganz erheblich geringeren Bau- und meistens auch Betriebskosten, besonders aber die grössere Nutzbarmachung der Schmalspurbahnen (in Folge Anwendbarkeit ganz kleiner Kurvenradien bis zu 15 m) für lokale Verkehrsbedürfnisse, welche zu Gunsten der Schmalspurbahnen sprechen.

Thatsächlich sind Schmalspurbahnen in Deutschland schon mit einem Kostenaufwand von

22 500 bis 30 000 *M.* pro Kilometer

ausgeführt, während die billigsten normalspurigen Sekundärbahnen immer noch mindestens

45- bis 50 000 *M.*

kosten.

Der einzige den Schmalspurbahnen anhaftende Uebelstand, die Nothwendigkeit des Umladens der Wagenladungsgüter, ist keineswegs von solcher Bedeutung, wie es im ersten Augenblicke scheint, vielmehr tritt dieser Uebelstand weit zurück hinter den vielen Vorzügen, welche die schmale Spurweite für lokale Verkehrsinteressen hat.

Fragt man sich nun, weshalb denn unter solchen Umständen noch so wenig Schmalspurbahnen in Deutschland gebaut sind, so liegt die Erklärung hierfür darin, dass die in Betracht kommenden Summen meistens so geringfügige sind, dass unsere grossen Finanzinstitute und Unternehmerfirmen kein Interesse an diesen kleinen Bahnen haben, weil dabei zu wenig zu verdienen ist; unsere Regierungen aber, speciell die Preussische, haben meistens noch mit dem Ausbau ihres grossen Bahnnetzes zu thun und sind noch nicht in der Lage, diesen kleinen Bahnen besondere Unterstützung zu Theil werden zu lassen.

Vielmehr ist es nothwendig, dass die zunächst betheiligten Gemeinden, Provinzen und Interessenten sich der Sache annehmen, was um so wünschenswerther ist, als diese Bahnen, deren hohe volkswirthschaftliche Bedeutung mit jedem Jahre mehr anerkannt wird, sich in den meisten Fällen recht gut rentiren werden, wenn sie nur in zweckentsprechender Art und Weise angelegt und verwaltet werden.

Bis jetzt ist es in Deutschland allein die Königlich Sächsische Regierung, welche sich zur Herstellung von Schmalspurbahnen und zwar auf Staatskosten entschlossen hat. — Es ist ein Verdienst des Finanzministers Freiherrn von Könneritz und seines technischen Rathgebers, des Geheimen Finanzrath Köpcke, dass im Königreich Sachsen jetzt, nach jahrelangem Kampfe gegen den Landtag, mehrere Schmalspurbahnen sich im Betriebe befinden, während eine weitere Anzahl von Linien im Bau begriffen ist.

Die Bevölkerung, welche diese kleinen Bahnen anfangs mit Misstrauen entstehen sah, ist jetzt, nach wenigen Jahren schon, ganz anderer Meinung und die Wünsche nach Herstellung von Schmalspurbahnen ertönen immer lauter.

Die älteste derartige Schmalspurbahn ist die Broelthalbahn in der Rheinprovinz, die allerdings anfangs nur für industrielle Zwecke erbaut und mit Pferden betrieben wurde. — Die Ocholt-Westersteder Bahn in Oldenburg wurde 1876 fertig und kostete 28 000 *M.* pro Kilometer.

Die von mir projektirte und unter meiner Oberleitung ausgeführte schmalspurige Feldabahn im Eisenacher Oberlande (Grossherzogthum Sachsen-Weimar) wurde im Jahre 1880 fertig. — Die Bahn hat eine Länge von 45 km und kostete 28 000 *M.* pro Kilometer.

Im Jahre 1883 wurden auf dieser Bahn transportirt:

77 687 Personen,
865 000 Centner Güter,
3 135 Stück Vieh.

Im Uebrigen wurden in Deutschland bislang Schmalspurbahnen nur zu industriellen Zwecken gebaut und erst in neuester Zeit tauchen mehr und mehr Projekte derartiger Bahnen für lokale Bedürfnisse auf.

Von unseren Nachbarländern sind es besonders Italien und die Niederlande, in denen solche Anlagen während der letzten Jahre in ausgedehnter Weise hergestellt sind.

In den Niederlanden, wo die erste derartige Bahn für lokale Zwecke (der Zuider Stoomtramweg) im Jahre 1880 dem Betriebe übergeben wurde, sind innerhalb 4 Jahren ca. 500 km mit einem Kostenaufwande von ca. 20 Millionen Gulden zur Ausführung gelangt und befinden sich z. Z. 150 Stück Lokomotiven auf diesen kleinen Bahnen im Dienst.

Die Bahnen sind theils schmal-, theils normalspurig und haben Güter- und Personenverkehr, sind aber grundsätzlich von den vorhandenen Haupt- und Nebenbahnen getrennt und haben gar keinen Wagenübergang.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien:

1. Die der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen unterstellte, am 6. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre (zunächst jedoch nur für den Transport von Kohlen) übergebene 13,27 km lange Neubaustrecke Bienenmühle-Moldau.

2. Die der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen als betriebsführende Verwaltung der Prag-Duxer Eisenbahn unterstellte, am gleichen Tage provisorisch für den Kohlenverkehr eröffnete 14,97 km lange Strecke Moldau-Klostergrab.

3. Die der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterstellte, am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 6,207 km lange Strecke Gebweiler-Lautenbach i/E.

Verordnung, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande vom 10. Oktober 1884. Diese Verordnung ist Seitens der Badischen Staatseisenbahnen allen Deutschen Verwaltungen des Vereins mitgetheilt worden, den übrigen (ausserdeutschen) Verwaltungen ist Seitens der geschäftsführenden Direktion Abschrift genannter Verordnung mit Cirkularschreiben No. 6786 vom 9. d. Mts. übersandt worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6888 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereinsstatut, Ueberweisung des Antrages der Gnoien-Teterower Eisenbahngesellschaft auf Anschluss an den Verein nach Massgabe der Bestimmungen in § 5 des Vereinsstatuts zur Prüfung und Begutachtung (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 6920 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 6923 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 6937 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Zusammenstellung der Revisionserinnerungen zu dem Vereins-Betriebsreglement und der Beantwortung dieser Revisionserinnerungen (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 6949 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausfertigung der Frachtbriefe für nach Russland bestimmte Sendungen (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 6972 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarische Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 21. d. Mts.).

Sekundärbahn Gleschendorf-Ahrensbök.

Sicherem Vernehmen nach beabsichtigt die Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft die kleine Zweigbahn von ihrem Bahnhof Gleschendorf nach Ahrensbök auf ihre Rechnung zu bauen unter theilweiser Benutzung der Chaussee und mit staatlicher Beihülfe, nachdem der Landtag des Grossherzogthums Oldenburg in seiner Sitzung vom 11. d. Mts. beides genehmigt hat. Die kleine Zweigbahn, etwa 8 km lang, welche bestimmt ist, den betriebsamen Ort Ahrensbök mit seiner wohlhabenden Umgegend an die Eutin-Lübecker Eisenbahn anzuschliessen, wird sich für ca. 300 000 *M.* herstellen lassen, und da der Staat 100 000 *M.* à fonds perdu zur

Verfügung stellt, bleiben nur noch 200 000 ℳ aufzubringen und zu verzinsen. — Eine zu unserer Kenntniss gelangte, mit grosser Sorgfalt aufgestellte Rentabilitätsberechnung weist ziffermässig nach, dass das zu beschaffende Baukapital mit ca. 10 pCt. sich verzinsen wird, und selbst in dem ungünstigsten, kaum wahrscheinlichen Falle, dass die Zuckerfabrik Ahrensbök als solche einmal zu existiren aufhören sollte, der Reingewinn immer noch ca. pCt. betragen wird, ganz abgesehen von den indirekten Vortheilen, welche der Hauptbahn auf alle Fälle in grösserem oder geringerem Masse durch die zu erbauende Zweigbahn zufliessen werden. — Die durch die Zweigbahn in Aussicht stehende Steigerung der Reineinnahme der Hauptbahn wird schliesslich auf ca. 18 000 ℳ pro Jahr berechnet. Allem Anschein nach wird daher die Verwirklichung des vorliegenden Projekts von ganz erheblicher Wichtigkeit für die Eutin-Lübecker Bahn und eine weitere gesunde Grundlage für ihre fortschreitende Prosperität werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Vom Reichstage. Der Gesetzentwurf über die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung auf die Transportgewerbe.

Der Reichstag ist in die Ferien gegangen und wird am 8. Januar seine Arbeiten wieder aufnehmen. Seine Thätigkeit wird dann vorläufig auf den Etat gerichtet bleiben; derselbe wird wohl bis Mitte Februar festgestellt sein. Es ist bis jetzt, so schreibt die „Nat.-Ztg.", bestimmte Absicht der Regierung, nur das Postsparkassen-Gesetz und die Ausdehnung des Unfallversicherungs-Gesetzes, sowie die Dampfer-Subvention durch den Reichstag in dieser Session erledigen zu lassen. Inzwischen ist dem Reichstage der Entwurf des Gesetzes über die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung auf die Transportgewerbe zugegangen, dessen Hauptbestimmungen wir in No. 97 S. 1247 mittheilten. Zur allgemeinern Uebersicht des Inhalts ist noch Folgendes beizufügen: Der Entwurf zerfällt nach den Beschlüssen des Bundesrathes in drei Abschnitte. I. Unfallversicherung (Ausdehnung derselben auf das gesammte Transportwesen). §§ 1 bis 10 unter besonderer Regulirung des Gesetzes für Reichs- und Staatsbetriebe, § 11 Privatbetriebe, § 12 bis 14 gemeinsame Bestimmungen. II. Krankenversicherung (Ausdehnung der Krankenversicherung auf die Transportgewerbe) und III. Schlussbestimmungen, welche festsetzen, dass den Zeitpunkt, mit welchem das Gesetz in Kraft tritt, Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrathes angeben wird. Nach der Begründung hat der Entwurf den Vorzug, dass er ermöglicht, sämmtliche Betriebe der von demselben umfassten Verwaltungen, „auch die sonst nicht versicherungspflichtigen, z. B. die handwerksmässigen und die landwirthschaftlichen Betriebe der Unfallversicherung zu unterwerfen. Dabei sollen die Interessen der Arbeiter auch hier vollen Schutz finden und demgemäss nicht nur eine Vertretung der Arbeiter und Schiedsgerichte gebildet werden, sondern es soll auch die richterliche Instanz des Reichs-Versicherungsamts in vollem Umfange zur Geltung kommen. Im Gegensatz zu diesen grossen Reichs- und Staatsverwaltungen sind im Anschluss an die Bestimmungen des Unfallversicherungs-Gesetzes für die übrigen Eisenbahnverwaltungen und die sonstigen Transportbetriebe Berufsgenossenschaften zur Durchführung der Unfallversicherung zu bilden. An diese Transportbetriebe schliessen sich naturgemäss einige andere, mit denselben in näherer oder fernerer Beziehung stehende Betriebszweige an, welche gleichfalls für die darin beschäftigten Personen mit besonderer Unfallgefahr verbunden sind. Es sind dies der gewerbsmässige Speditions-, Speicher- und Kellereibetrieb, sowie die Betriebe der im § 36 der Gewerbeordnung aufgeführten Schaffer, Schauer, Stauer und ähnlicher Gewerbetreibenden.

Eisenbahnunfälle im Oktober d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Oktober d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 13 Entgleisungen und 6 Zusammenstösse auf freier Bahn, 16 Entgleisungen und 42 Zusammenstösse in Stationen und 134 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 160 Personen verunglückt, sowie 110 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 193 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 20 080 888 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 14 verletzt, und zwar entfallen 1 Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, 4 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M., 3 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinisch), je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Erfurt und Breslau, sowie je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Magdeburg und Elberfeld und die Crefelder Eisenbahn; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 26 getödtet und 86 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 2 getödtet, 3 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 3 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 7 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 5 Personen getödtet und 2 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 27 773,87 km Betriebslänge und 746 452 451 geförderten Achskilometern) 145 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Köln (rechtsrheinisch) (22), Breslau (18) und Elberfeld (13); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind auf den vorgenannten Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Erfurt, Frankfurt und Köln (rechtsrheinisch) die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 853,81 km Betriebslänge und 35 131 140 geförderten Achskilometern) 7 Fälle, und zwar auf der Braunschweigischen Eisenbahn (3), der Hessischen Ludwigsbahn (2) und der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn (je 1 Fall).

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 433,13 km Betriebslänge und 10 347 497 geförderten Achskilometern) 1 Fall und zwar auf der Crefelder Eisenbahn.

Elsass-Lothringer Eisenbahn: Gebweiler-Lautenbach eröffnet.

Am 15. d. M. ist im Bezirk der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen die 6,2 km lange Bahnstrecke Gebweiler-Lautenbach i. E., Fortsetzung der Bahnstrecke Bollweiler-Gebweiler, mit den Stationen Heissenstein, Bühl i. E. und Lautenbach i. E., dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Eröffnung von Stationen und Haltestellen.

Am 21. d. M. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg an der Bahnstrecke Graudenz-Marienburg der zwischen Graudenz und Garnsee belegene Haltepunkt Roggenhausen für den Personenverkehr eröffnet.

Tarifwesen.

Die wegen Berathung der Aufhebung des Frachtzuschlags für sperrige Güter auf den Eisenbahnen niedergesetzte Kommission hat in ihrer am 6. d. M. zu Berlin abgehaltenen Sitzung beschlossen, es sei eine Statistik herzustellen, welche ersehen lässt: 1. die Zahl der Sendungen; 2. das Gewicht jeder Sendung; 3. das Gesammtgewicht; 4. die für jede Sendung anfallende Fracht der im Jahre 1885 auf sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen zur Aufgabe kommenden sperrigen Güter und zwar sowohl als Stückgut als in Wagenladungen. Diese Statistik ist von den einzelnen Bahnverwaltungen für ihren Bezirk anzufertigen und alsdann von den referirenden Verwaltungen für ganz Deutschland zusammenzustellen. Hiernach kann ein Beschluss in dieser Sache vor Ablauf von zwei Jahren kaum erwartet werden; in der Zwischenzeit wird aber der Ausschuss der Verkehrsinteressenten sich mit der Frage beschäftigen, welche Artikel des Sperrigkeitsverzeichnisses aus diesem zu entfernen und welche lästige, dem Verkehr auf den Bahnen hinderliche Bestimmungen zu beseitigen sind.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Der Eisenbahn-Baumeister a. D. Schneider in Berlin und der kommissarische Bahn- und Betriebs-Inspektor Hagen in Cleve sind zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren ernannt worden und Letzterem die Stelle des Vorstehers der Bauinspektion Cleve (Direktionsbezirk Köln linksrhein.) übertragen worden.

Aus Mecklenburg.

Die Mecklenburgische Südbahn (Parchim-Waren-Neubrandenburg) wird voraussichtlich Mitte Januar k. J. dem Betriebe übergeben.

Das Projekt einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Schwerin nach Crivitz resp Gadebusch, über welches Projekt wir in No. 95 berichteten, ist von dem Landtage mit 28 gegen 28 Stimmen abgelehnt worden.

Für die Ablehnung scheint einerseits die Erwägung, dass bei Bewilligung der Landeshilfe doch schliesslich nur eine Sackbahn von ganz lokalem Interesse hergestellt worden wäre, andererseits aber für die Landstände auch der Umstand massgebend gewesen zu sein, dass, wie allgemein verlautet, durch kräftige Initiative der Stadt Lübeck ein Vertrag mit dem Eisenbahn-Bauunternehmer Bichel in Kiel abgeschlossen worden ist, nach welchem derselbe eine Eisenbahn von Lübeck über Schwerin und

Parchim nach einer Station der Priegnitz-Eisenbahn erbauen soll. Es wäre dies — falls das Projekt zu Stande käme — die erste Hälfte der so lange schon geplanten Linie Berlin-Kiel.

In Betreff des Baues einer Eisenbahn von Röbel nach Waren wird die Nachricht (siehe No. 99 S. 1282) bestätigt, dass die Mecklenburgische Regierung wegen der mangelhaften Vorarbeiten und wegen nicht genügender Betheiligung der Interessenten es abgelehnt hat, den Ständen eine Vorlage zu machen.

Oldenburg.

In der Landtagssitzung vom 15. d. M. wurde auf Bericht der Eisenbahnkommission der Voranschlag, nach welchem als Ertrag der Eisenbahn 1 152 000 ℳ in den Etat einzustellen sind, ohne Debatte angenommen. Für den Bau einer Eisenbahn von Ahlhorn nach Vechta wurden 650 000 ℳ und als Zuschuss zu dem Eisenbahn-Erneuerungsfonds 350 000 ℳ nachträglich für 1885 in den Voranschlag eingestellt.

Bahnprojekt Lage-Lemgo.

In der in Lemgo abgehaltenen Generalversammlung des Lippeschen landwirthschaftlichen Hauptvereins wurde mitgetheilt, dass der Bauunternehmer Bachstein eine Betheiligung der Preussischen Regierung für den Bau der genannten Bahn in Aussicht gestellt hätte. Das Baukapital der Bahn betrage 3 325 000 ℳ, Prioritäten 1 662 500 ℳ, Stammaktien 1 662 500 ℳ. Es sind gezeichnet bezw. in Aussicht gestellt zusammen 1 574 750 ℳ. Zu zeichnen sind 1 662 500 ℳ, es fehlen somit noch 87 750 ℳ.

Eisenbahnprojekt Worms-Offstein.

Aus Rheinhessen, 10. d. M., wird der „Frankf. Ztg." geschrieben, dass dem zur Projektirung des Ausbaues der Eisenbahnlinie Worms-Grünstadt-Eisenberg-Enkenbach in Grünstadt zusammengetretenen Comité von dessen Vorsitzendem (Bürgermeister Küchler in Worms) die Mittheilung gemacht wurde, dass, nachdem die Direktion der Hessischen Ludwigsbahn den Bau der Strecke Worms-Offstein ohne Staatsgarantie abgelehnt, der Bauunternehmer Arnoldi in Mainz sich bereit erklärte, die Strecke von Worms bis zur Bayerischen Landesgrenze auf seine Rechnung zu bauen und zu betreiben. Nach der Mittheilung des Bürgermeisters Küchler in Worms ist eine diesbezügliche Vorlage bereits der Hessischen Kammer unterbreitet worden.

Tarifverhandlungen zwischen der Hessischen Ludwigsbahn und den Preussischen Staatsbahnen.

Wie bereits berichtet, sind der Hessischen Ludwigsbahn Seitens der Preussischen Staatsbahnen die durchgehenden Tarife gekündigt worden, wodurch am 1. Januar 1885 einige Verbandsverkehre aufhören werden, während die Kündigungsfrist für die meisten übrigen Verbände erst mit dem 1. April bezw. 1. Juli n. J. in Wirksamkeit tritt. Zur Neuregelung der durchgehenden Konkurrenzverkehre der Hessischen Ludwigsbahn mit den Preussischen Staatsbahnen haben kürzlich in Köln längere Berathungen von Tarifbeamten der genannten Bahnen stattgefunden. Aus zuverlässiger Quelle erfahren nun der „Berl. Akt.", die „National-Zeitung" etc., dass laut Schreibens des Königlichen Eisenbahn-Kommissariats, d. d. 14. Dezember a. c., die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. sich in entgegenkommender Weise zu weiteren Verhandlungen mit der Specialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft über eine Regelung der beiderseitigen Verkehrsbeziehungen bereit erklärt hat, auch die hauptsächlichsten Punkte bezeichnet, in welchen zunächst Vorschläge von Seiten der Hessischen Ludwigsbahn erwartet werden. Daraufhin würden schon in den nächsten Tagen der Königlichen Eisenbahndirektion Vorschläge unterbreitet werden, welche geeignet sein dürften, den weiteren Verhandlungen zur Basis zu dienen und eine im Interesse beider Theile liegende baldige Verständigung herbeizuführen.

Kasseler Strassenbahn-Gesellschaft.

Die Generalversammlung hat die Dividende für das mit dem 30. Juni abgelaufene Rechnungsjahr auf 5½ pCt. festgesetzt. — Das Gewinn- und Verlustkonto weist nach der „N.-Z. folgende Hauptpositionen aus. Einnahmen: Zinseinnahme aus Kontokorrentguthaben und Effekten 23 320 ℳ, Betriebseinnahme 148 700 ℳ; Ausgaben: Brenn-, Beleuchtungs-, Schmier- etc. Material 27 459 ℳ, Löhne 51 982 ℳ, Prioritäts-Obligationszinsen — ½ Jahr — 10 625 ℳ, Unkosten 8 325 ℳ, Ueberschuss 70 235 Mark. — Der Bericht erwähnt, nachdem auf eine Mehreinnahme des abgelaufenen Jahres gegen das Vorjahr um 8 908 ℳ hingewiesen ist, dass wegen der Zunahme des Verkehrs vier weitere Lokomotiven und entsprechendes Wagenmaterial in Auftrag gegeben wurden und im nächsten Frühjahr zur Verwendung gelangen. An Stelle des seinerzeit lediglich für den Pferdebetrieb angelegten Gleises, welches bei dem seit einigen Jahren stattfindenden Lokomotivbetrieb ein sehr starkes Stossen der Wagen zur Folge hatte und sowohl die Entwickelung des Verkehrs beeinträchtigte wie bedeutende Reparaturen an Maschinen und Gleisen verursachte, ist ein eiserner Oberbau, System Haarmann, gelegt worden. Verhandlungen sind im Gange behufs Verlängerung des Gleises um circa 3 km, um einen erheblichen Gütertransport heranzuziehen. Die für diese Aufwendungen erforderlichen Beträge sind in disponiblen Fonds vorhanden. In dem mit 1. Juli begonnenen neuen Rechnungsjahre sind bis zum 1. Dezember 79 502 ℳ vereinnahmt worden gegen 74 855 ℳ des gleichen Zeitraumes im Vorjahre. In der Generalversammlung wurden Bilanz und Jahresbericht genehmigt.

Aus den Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahnen pro 1883.

Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn.

Unter Hinzurechnung der Aufwendungen für Erweiterungen stellt sich das Anlagekapital Ende 1883 auf 45 298 342 ℳ.

An Betriebsmitteln sind gegen das Vorjahr mehr vorhanden: 4 Personen- und 48 Güterwagen.

Personenverkehr. Es sind befördert: im Binnenverkehr 942 156, im direkten Verkehr 291 115, zusammen 1 233 271 Personen (gegen 1882 mehr 56 149). Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt 48,36 km (1882 = 49,48 km). Die Einnahme im Personenverkehr beträgt 2 181 455 ℳ (gegen 1882 mehr 95 261 ℳ) oder im Durchschnitt pro Person 1,77 ℳ und pro Person und Kilometer 0,037 ℳ.

Gepäckverkehr 6 141,7 t mit einer Einnahme von 56 846 ℳ (gegen 1882 mehr 229,2 t, dagegen an Einnahme weniger 375 ℳ).

Güterverkehr: Eil- und Expressgut 4 353,4 t, Stückgut 62 282,3 t, Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen 22 653,8 t, Güter der Specialtarife 181 049,2 t, Güter der Ausnahmetarife zusammen 272 244,7 t, Militärgut 609,6 t, Leichen und Fahrzeuge 1 369,9 t, Dienstgut 37 373,5 t, zusammen 581 936,4 t. Die Einnahme hierfür beträgt 2 581 764 ℳ (gegen 1882 mehr 99 994 t und 234 749 ℳ) d. s. pro Tonne 4,74 ℳ und pro Tonnenkilometer 0,06 ℳ.

Viehverkehr: 21 458 t und 221 581 ℳ (gegen 1882 mehr 3 970 t und 38 407 ℳ).

Finanzielle Ergebnisse. Die Gesammteinnahmen betragen 5 360 815,07 ℳ, d. s. pro Kilometer 15 364,02 ℳ (gegen 1882 mehr 1 130,94 ℳ). Verausgabt sind insgesammt 2 408 768,11 Mark oder pro Kilometer 6 903,50 ℳ (gegen 1882 mehr 498,87 ℳ). Die Betriebskosten stellen sich insgesammt auf 44,93 pCt. der Gesammteinnahme (gegen das Vorjahr weniger 0,07 pCt.).

Der Ueberschuss der Gesammteinnahme gegen die Ausgabe stellt sich incl. des Vortrags ex 1882 von 310 000 ℳ auf 3 262 046,96 Mark, excl. desselben auf 2 952 046,96 ℳ oder auf 6,52 pCt. des Anlagekapitals. Der Ueberschuss ist wie folgt verwendet: Vertragsmässig an die Grossherzoglich Mecklenburgische Regierung Annuität 960 000 ℳ, an den Erneuerungsfonds 387 112,83 ℳ, an den Reservefonds 280 000 ℳ, Eisenbahnsteuer 30 631,78 ℳ, Tantième 52 302,35 ℳ, Dividende 1 242 000 ℳ, Uebertrag auf das nächste Jahr 310 000 ℳ. Der Bestand am Jahresschlusse beträgt a) beim Erneuerungsfonds 903 479,22 ℳ, b) beim Reservefonds 622 714 ℳ (1882 = 955 025 bezw. 619 246 ℳ) und c) bei der Pensions- und Unterstützungskasse 484 577 ℳ.

Eutin-Lübeck.

Die Länge der Bahn beträgt 33 km.

Es wurden befördert 241 232 Personen (gegen 233 200 in 1882). Sämmtliche Personen haben zurückgelegt 4 544 402 (4 343 565) km oder pro Kilometer Betriebslänge 137 709 (131 623) Kilometer.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 182 614 (175 554) ℳ.

Die Fracht für Vieh betrug 7 655 (6 417) ℳ oder pro Kilometer 232 (194) ℳ.

Der Güterverkehr beziffert sich auf 61 299 (39 380) t. Einnahme aus dem Güterverkehr incl. Nebengebühren 135 069 (102 456) ℳ oder pro Kilometer 4 093 (3 105) ℳ und pro Tonnenkilometer 8,4 (9,1) ₰. An sonstigen Einnahmen sind erhoben 45 933 (41 230) ℳ.

Die Gesammteinnahme betrug 378 601 (332 442) ℳ oder pro Kilometer 11 473 (10 074) ℳ.

An Betriebskosten sind erwachsen: für die allgemeine Verwaltung 28 828 (29 487) ℳ oder pro Kilometer 874 (894) ℳ, für die Bahnverwaltung 98 366 (87 093) ℳ oder pro Kilometer 2 981 (2 639) ℳ, für die Transportverwaltung 147 203 (135 528) ℳ oder pro Kilometer 4 461 (4 107) ℳ.

Die gesammten Betriebskosten betrugen 274 397 (252 108) ℳ oder pro Kilometer 8 315 (7 639) ℳ.

Die Betriebskosten betrugen im Verhältniss zur Einnahme 72,48 (75,83) pCt.

Der Betriebsüberschuss betrug 99 000 (80 988) ℳ oder pro Kilometer 3 000 (2 454) ℳ.

An Beständen sind vorhanden: a) bei dem Reserve- und Erneuerungsfonds 34 717 ℳ, b) bei der Pensionskasse 36 308 ℳ.

Dem Betriebsüberschusse von 99 000 ℳ treten 53 454 ℳ Zuschuss der Staatskassen hinzu. Der sich nun ergebende ver-

fügbare Ueberschuss von 152 454 ℳ wurde in folgender Weise verwendet: a) zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 114 154 Mark, b) zur Tilgung derselben 14 300 ℳ, c) zur Zahlung von Dividende an die Stammaktien (1 pCt.) 24 000 ℳ

Halberstadt-Blankenburg.

Das Anlagekapital betrug ult. Dezember 1883 2 604 735 ℳ und hat sich gegen das Vorjahr zufolge von Erweiterungsbauten um 22 411 ℳ erhöht. An Personen sind insgesammt befördert 135 735 (gegen 1882 + 12 003), an Gütern 155 955 t (gegen 1882 + 15 893).

Betriebsresultate: Einnahmen aus dem Personenverkehr 68 980 (65 993) ℳ, Einnahmen aus dem Gepäck-Verkehr 1 043 (1 022) ℳ, Sonstige Einnahmen aus dem Personenverkehr 92 (506) ℳ Einnahmen aus dem Güterverkehr (incl. der sonstigen Einnahmen) 317 271 (280 471) ℳ Gesammteinnahme 387 386 (347 992) ℳ, oder pro Kilometer Bahnlänge im Jahresdurchschnitt 13 905 (12 491) ℳ

Betriebskosten excl. Verzinsung und Amortisation der Prioritätsanleihe 225 021 [ausschliesslich der Ausgaben des Reservefonds von 26 424 ℳ] (203 995) ℳ, das sind pro Kilometer Betriebslänge im Jahresdurchschnitt 8 077 (7 322) ℳ Dem Reserve- und Erneuerungsfonds sind überwiesen 10 000 (10 000) ℳ Die Betriebskosten betrugen im Verhältniss zur Einnahme 58 (59) pCt. Der Betriebs-Brutto-Ueberschuss beträgt 162 365 (143 997) ℳ oder pro Kilometer Betriebslänge im Jahresdurchschnitt 5 828 (5 168) ℳ

Verwendung des Ueberschusses. Verzinsung und Amortisation 27 045 (28 770) ℳ, Dividende an Stamm-Prioritätsactien 60 000 (60 000) ℳ, Dividende an Stammactien 48 000 (36 000) ℳ, Eisenbahnsteuer 1 950 (1 552) ℳ, Rücklage in den Reservefonds 10 000 (10 000) ℳ, zu sonstigen Zwecken 1 800 (1 800) ℳ, Uebertrag auf das nächste Jahr 12 760 (5 434) ℳ Der Bestand der Pensionskasse am Schlusse des Jahres 1883 beträgt 38 685 ℳ

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsberichte der Direktion für das Jahr 1883 entnehmen wir folgende Mittheilungen:

Verkehrsverhältnisse. Personen sind befördert: 1883 327 052 (in 1882 316 340). Personenkilometer wurden zurückgelegt 8 024 649 (7 784 488). Danach hat jede Person durchschnittlich zurückgelegt 24,54 (24,61) km. Es kommen Personen auf 1 km 4 797 (4 640).

Die Gesammteinnahme aus dem:

Personenverkehr betrug 346 480 (330 081) ℳ oder pro Kilometer Bahnlänge 5 882 (4 841) ℳ, d. s. für jede Person pro Kilometer 4,32 (4,24) ₰;

Gepäckverkehr im Ganzen (incl. für Hunde) 234 (1 228) t. Einnahme aus dem Gepäckverkehr 10 419 (9 593) ℳ;

Güter-, Leichen- und Viehverkehr.

Insgesammt 193 876 (184 694) t, Tonnenkilometer 11 318 994 (6 937 750). Jede Tonne hat durchschnittlich zurückgelegt 58 38 (37,56) km. Auf 1 Kilometer Bahnlänge kommen durchschnittlich 2 843 (2 709) t.

Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr beträgt 440 663 (343 438) ℳ, oder pro Kilometer Bahnlänge 6 317 (5 037) ℳ (gegen das Jahr 1882 mehr 25,40 pCt). Jeder Tonnenkilometer erbrachte 3,80 (4,95) ₰.

Die Gesammteinnahme im Personen- und Güterverkehr ergab 787 562 (683 112) ℳ, oder pro Kilometer Bahnlänge 11 552 (10 019) ℳ (gegen 1882 mehr 15,30 pCt.)

Finanzielle Ergebnisse.

An Betriebseinnahmen resultiren, incl. des Uebertrags aus dem Vorjahre von 1 030 ℳ = 856 453,63 ℳ, die Ausgaben betragen 594 743,91 ℳ, danach ergiebt sich ein Ueberschuss von 261 709,72 ℳ Hiervon gehen ab: (Rücklagen in den Erneuerungsfonds 79 592,40 Mark, abzüglich der bereits bei den Betriebsausgaben verrechneten 74 254,25 ℳ) = 5 338,15 ℳ Dagegen treten zu an Garantiezuschüssen der betheiligten drei Staatsregierungen 405 000 ℳ Danach ergiebt sich ein verfügbarer Ueberschuss von 661 371 ℳ Derselbe ist wie folgt verwendet: 1. Rücklagen in den Bau- und Betriebs-Ergänzungsfonds insgesammt 278 200 ℳ 2. Zinsen für Stammaktien etc. 203 922,90 ℳ, 3. nicht fixirte Tantièmen 2 635,74 ℳ, 4. zu sonstigen Zwecken 40 000 ℳ, 5. zur Remuneration des Aufsichtsraths 2 000 ℳ, 6. an Dividende für die Stammprioritäten 132 000 ℳ und 7. Vortrag auf das nächste Jahr 2 612,93 ℳ

Von den Betriebsausgaben entfallen: a) auf die allgemeine Verwaltung 65 897 ℳ oder 11,08 pCt., b) auf die Bahnverwaltung 212 377 ℳ oder 35,71 pCt., c) auf die Transportverwaltung 316 470 Mark oder 53,21 pCt.

An Beständen werden Ende 1883 nachgewiesen: bei dem Erneuerungsfonds 248 932 ℳ, bei der Pensions- und Unterstützungskasse 85 627 ℳ

Saal-Eisenbahn.

Dem Geschäftsberichte der Direktion für das Jahr 1883 werden folgende Mittheilungen entnommen:

Die vom Aufsichtsrathe beschlossenen Statutenänderungen haben die Genehmigung der betheiligten Staatsregierungen erhalten.

1. Verkehrsverhältnisse. Befördert wurden insgesammt 501 109 (1882 = 475 254) Personen und dafür eingenommen 334 152 (322 257) ℳ, sowie 212 415 (189 206) t frachtpflichtige Güter und dafür vereinnahmt 447 918 (420 879) ℳ

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt 19,2 km. Pro Person und Kilometer berechnen sich 3,47 ₰. Auf jede Person entfällt eine durchschnittliche Einnahme von 0,67 ℳ

Im Güterverkehr sind 6 024 963 tkm zurückgelegt. Jede Tonne hat durchschnittlich 28,83 km durchfahren und an Einnahme 2,11 ℳ erbracht. Durchschnittlich entfallen auf jede Tonne und pro Kilometer 0,07 ℳ

2. Finanzen. Die Betriebseinnahmen*) betragen 939 176 (891 813) ℳ, dagegen die Ausgaben 639 605 (627 485) ℳ, mithin ergiebt sich ein Ueberschuss von 299 571 (264 328) ℳ Das sind gegen 1882 Mehreinnahmen 47 363 ℳ, Mehrausgaben 12 120 ℳ und Mehrüberschuss 35 243 ℳ

Die Ausgaben betrugen: a) für die allgemeine Verwaltung 67 764 (60 705) ℳ, b) für die Bahnverwaltung 104 052 (102 822) ℳ, c) für die Transportverwaltung 291 833 (287 690) ℳ, d) für Zinsen, Amortisation etc. 175 955 (176 266) ℳ

Danach wurden 1883 mehr verausgabt: ad a) 7 059 ℳ, ad b) 1 230 ℳ, ad c) 4 143 ℳ, ad d) weniger 311 ℳ

Dem Reservefonds sind 10 625 ℳ und dem Erneuerungsfonds 60 000 ℳ zugeführt worden.

Der Betriebsüberschuss von 299 571 ℳ soll in folgender Weise zur Vertheilung kommen: a) Rücklage in den Reserve- und Erneuerungsfonds 70 625 ℳ, b) Ergänzungsbauten 643 ℳ, c) Eisenbahnsteuer 5 485 ℳ, d) Tantième für den Aufsichtsrath 2 780 ℳ, e) Dividenden 220 038 ℳ

Neben dem Reserve- und Erneuerungsfonds besteht noch der Garantiefonds von 400 000 ℳ, welcher in Werthpapieren bei der Grossherzoglichen Staats-Hauptkasse in Weimar hinterlegt ist.

Ende 1883 waren an Beständen vorhanden: a) beim Reservefonds 53 167 ℳ, b) beim Erneuerungsfonds 359 963 ℳ Der Vermögensbestand der Pensionskasse ergab 101 427 ℳ

Kirchheimer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte des Verwaltungsraths für das Betriebsjahr 1883 beträgt das Anlagekapital Ende 1883 = 703 168 ℳ

Die Frequenz beziffert sich auf 81 932 Personen und insgesammt auf 29 485 t im Güterverkehr (gegen das Vorjahr mehr 38 Personen und 2 531 t).

Die Einnahme beträgt: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 42 325 ℳ, aus dem Güterverkehr 50 732 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 917 bezw. 3 316 ℳ). Die sämmtlichen Betriebseinnahmen ergaben 104 923 ℳ, die Ausgaben 58 595 ℳ Der Ueberschuss von 46 327 ℳ berechnet sich auf 48,39 pCt. der Bruttoeinnahme (1882 = 41,16 pCt.) und auf 6,59 pCt. des verwendeten Anlagekapitals (1882 = 7,07 pCt.) Von dem verbleibenden Ueberschusse ad 46 327 ℳ gehen ab a) an statutenmässigen Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds, nach Abrechnung des Erlöses für ausrangirtes Material und eines bereits auf Tit. VI verausgabten Betrages, 7 831 ℳ und b) für Amortisation 6 000 ℳ Von dem hiernach resultirenden Betrage ad 32 496 ℳ gehen noch ab zur Verzinsung von Darlehen etc. 3 645 ℳ, so dass ein verfügbarer Ueberschuss von 28 851 ℳ verbleibt. Derselbe hat folgende Verwendung gefunden: Dividenden 17 203 ℳ, an den Pensionsfonds 4 768 ℳ und 580 ℳ, zur ausserordentlichen Tilgung von Darlehen 4 000 ℳ und zum Uebertrag auf das nächste Jahr 2 300 ℳ

Jahresberichte Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen.

A. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der Verkehr auf den Linien der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat nach dem Geschäftsbericht pro 1883 eine wesentliche Steigerung erfahren. Im Personenverkehr wurden 157 072 Reisende mehr als im Vorjahre befördert, in Uebereinstimmung hiermit hat sich auch der Gepäcktransport um 1 776 t gehoben. Im Eilgutverkehr sind — hervorgerufen durch entsprechende Reduktion der Tarife für den Transport von Lebensmitteln auf weite Strecken — 3 467 t mehr als im Vorjahre befördert worden, endlich wurden im Frachtverkehr 403 482 t mehr als im Vorjahre befördert. An der Verkehrssteigerung partizipirte der in-

*) Von den Einnahmen sind vorweg abgesetzt die dem Erneuerungsfonds zufliessenden Einnahmen (17 890 ℳ) und Ausgaben (51 525 ℳ) und den Ausgaben sind zugerechnet: für Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen bezw. Convertirungskosten zusammen 175 955 ℳ

ländische Anschlussbahnverkehr mit 216 389 t. Von der Mehrverfrachtung entfällt mehr als die Hälfte auf die Artikel Kohle und Coaks.

Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf 28 415 613 fl. und sind gegen das Vorjahr um 267 668 fl. gestiegen. Von diesen Einnahmen entfallen: auf den Personenverkehr 4 228 688 fl. (gegen 4 038 023 fl. in 1862, also + 190 665 fl.), auf den Gepäckverkehr 177 908 fl. (174 013 fl., also + 3 895 fl.), auf den Eilgutverkehr 443 952 fl. (453 758 fl., daher — 9 806 fl.), auf den Frachtverkehr 23 565 065 fl. (23 482 150 fl., + 82 914 fl.). An anderweitigen Erträgnissen sind noch 556 057 fl. (gegen 640 781 fl., also — 84 723 fl.). eingenommen worden.

Die Gesammt-Betriebskosten für die Hauptbahn mit ihren Zweigbahnen (exclusive der Ausgaben für den Ersatz der Fahrbetriebsmittel und für die Oberbau-Erneuerung) beliefen sich auf 9 633 429 fl., gegen 9 091 111 fl. im Vorjahre, sie haben somit um 542 318 fl. erhöht und ist diese Erhöhung in der grösseren Transportleistung (an Bruttokilometer 5,3 pCt. und an Zugkilometer 3,2 pCt.) begründet. Die Betriebsausgaben betragen 33,25 pCt. der Bruttoeinnahmen gegen 31,58 pCt. im Vorjahre. Auf die allgemeine Verwaltung entfallen hiervon 612 682 fl. (gegen 512 974 fl. in 1882, daher + 99 708 fl.), auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 2 083 399 fl. (gegen 1 975 588 fl., also + 10 780 fl.), diese Mehrausgabe entstand in Folge des grösseren Schwellenbedarfs beim Oberbau und der umfangreichen Umgestaltung desselben, auf den Verkehrs- und kommeziellen Dienst 4 159 314 fl. (gegen 3 913 956 fl., daher + 245 358 fl.), auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 2 778 033 fl. (gegen 2 688 593 fl., also + 89 440 fl.

Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörenden Auslagen beziffern sich auf 6 692 960 fl. (gegen 6 940 028 fl.), sie verringerten sich um 247 068 fl. Unter der Rubrik dieser Ausgaben erscheinen die folgenden Posten: Direktionstantième, Dotation der Reservefonds B, Beitrag zum Pensionsfonds und Kosten des Sanitätsdienstes mit 501 179 fl., Amortisations- und Verzinsungsquoten der gesellschaftlichen Anleben mit 2 398 190 fl., die für die Hauptbahn gezahlten Steuern etc. mit 2 710 473 fl., die der Mährisch-Schlesischen Nordbahn vergütete 10 pCt. Coupons-Einkommensteuer mit 119 043 fl., Veränderung an den Fahrbetriebsmitteln 166 640 fl., Kosten der Umgestaltung der Brücken etc. 72 623 fl., Materialwerth-Verminderung 256 966 fl., Reserve zur Herstellung diverser Bauobjekte 172 245 fl., desgleichen für Oberbau-Rekonstruktionen 195 600 fl., desgleichen für Ergänzung und Erweiterung des Montanbesitzes 100 000 fl. Der Montanbetrieb der Gesellschaft hat sich um 988 944 Metercentner erhöht und es haben die Einnahmen aus dem a) Grubenbetrieb 2 345 157 fl., (gegen 1 981 724 fl.), b) Betriebe der Coaksöfen und Kohlenwäsche 55 735 fl. (gegen 35 494 fl.) und c) Briquettes-Fabrikbetrieb 31 830 fl. (gegen 46 177 fl.), in Summa 2 432 722 fl. (gegen 2 063 396 fl.) betragen. Die Ausgaben betrugen für a) 1 642 994 fl. (gegen 1 456 822 fl), für b) 54 365 fl. (gegen 32 054 fl.), für c) 34 562 fl. (gegen 40 976 fl.), in Summa 1 731 921 fl. (gegen 1 529 853 fl.). Es ergab sich somit ein Ertrag von 700 800 fl. (gegen 533 542 fl.) und abzüglich der Dotation des Specialfonds für Erneuerungen von 32 000 fl. (32 000 fl. in 1882) ein Betriebsüberschuss von 668 800 fl. (gegen 501 542 fl.).

Der Ostrauer Kohlenbahnen-Betrieb ergab 369 950 fl. und zuzüglich anderweitiger Erträgnisse von 18 064 fl. in Summa 388 014 fl. (gegen 338 086 fl.). Die Bahnbetriebsauslagen betrugen 141 382 fl. (gegen 117 042 fl.), die allgemeinen Ausgaben 150 941 fl. (gegen 146 070 fl.), in Summa 292 323 fl. (gegen 263 112 Gulden). Das Nettoerträgniss belief sich somit auf 95 691 fl. (gegen 74 973 fl.).

Zur Verzinsung des Aktienkapitals ergiebt sich ein Reingewinn von 13 444 804 fl und nachdem hiervon zur 5 pCt. Aktienverzinsung 3 911 840 fl. verwendet sind, stehen noch incl. des Vortrages aus dem Vorjahre (mit 207 196 fl.) 9 740 160 fl. zur Vertheilung einer Superdividende zur Verfügung der Generalversammlung.

Mährisch-Schlesische Nordbahn.

Der Verkehr im Jahre 1883 zeigt sowohl im Personen- als auch im Gütertransporte eine Zunahme und zwar im Personenverkehr um 28 784 Reisende und im Güterverkehr um 88 503 t. An der Steigerung des Güterverkehrs partizipirt der Lokalverkehr mit 60 833 t, hauptsächlich resultirt die Mehrverfrachtung aus dem Artikel Zuckerrübe und Zucker.

Die Einnahmen beliefen sich aus dem Personenverkehr auf 345 511 fl. (gegen 331 287 fl.), aus dem Gepäckverkehr auf 10 935 fl. (gegen 10 334 fl.), aus dem Eilgutverkehr auf 17 716 fl. (gegen 15 805 fl.), aus dem Frachtverkehr auf 1 241 701 fl. (gegen 1 129 262 fl.), an sonstigen Einnahmen auf 215 771 fl. (gegen 235 134 fl.), in Summa auf 1 831 634 fl. (gegen 1 721 823 fl.), sie sind somit um 109 811 fl. gestiegen.

Die Betriebsausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 25 825 fl. (gegen 24 050 fl.), für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 258 298 fl. (gegen 226 557 fl.), für Verkehrs- und kommerziellen Dienst 290 847 fl. (gegen 275 126 fl.), für Zugförderungs- und Werkstättendienst 167 018 fl. (gegen 156 931 fl.), in Summa 741 988 fl. (gegen 682 664 fl.) und es haben sich dieselben somi um 59 324 fl. vermehrt, sie betrugen 40,51 pCt. der Bruttoeinnahmen (gegen 39,65 pCt.). An besonderen, nicht zu den eigentlichen Betriebskosten gehörenden Ausgaben wurden bestritten als Beitrag für den Pensionsfonds 9 146 fl. (gegen 4 875 fl.), für den Sanitätsdienst 2 099 fl. (gegen 1 853 fl.), an Steuern etc. 155 784 fl. (gegen 121 501 fl.), in Summa 167 029 fl. (gegen 128 229 fl.), es erhöhten sich dieselben somit um 38 800 fl.

Der Betriebsüberschuss stellt sich auf 922 617 fl. (gegen 910 929 fl.) und erhöhte sich somit um 11 688 fl.

Zur Verzinsung und Amortisation des Baukapitals wurde die Staatsgarantie mit 288 612 fl. (gegen 300 315 fl.), somit um 11 703 fl. weniger als im Vorjahre in Anspruch genommen.

K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen.

Die durchschnittliche Betriebslänge der gesellschaftlichen Linien betrug im Jahre 1883 164 km, die Gesammt-Verkehrsleistung 358 254 Zugkm. Im Vorjahre waren 114,5 km im Betriebe und wurden 242 138 Zugkm geleistet. Befördert wurden 100 457 Personen (gegen 115 245 in 1882) und 826 091 t Frachtgut (gegen 310 393 t).

Eine vergleichende Zusammenstellung mit den korrespondirenden Ziffern des Jahres 1882 ergiebt nachstehende Resultate:

	1883 fl	1882 fl.	Differenz fl.
Transporteinnahmen . . .	507 272,85	355 668,34	+ 151 604,51
Einnahmeersätze	21 542,67	56 934,11	— 35 391,44
Netto-Transporteinnahmen	485 730,18	298 734,23	+ 186 995,95
Diverse Einnahmen . . .	14 696,33	754,51	+ 13 941,32
Gesammt-Betriebseinnahmen	500 426,51	299 488,74	+ 200 937,77
Betriebsausgaben	287 020,24	224 489,55	+ 62 530,69
Betriebsüberschuss . . .	213 406,27	74 999,19	+ 138 407,08
Besondere Ausgaben . . .	20 540,16	5 689,53	+ 14 850,63
Netto-Ueberschuss	192 866,00	69 309,66	+ 123 556,45

An den Transporteinnahmen partizipirt der Personen- und Gepäckverkehr mit 48 934,85 fl. (gegen 42 049,14 fl.) und der Güterverkehr mit 458 338 fl. (gegen 313 619 fl.). Der Betriebskoefficient stellt sich auf 57,35 pCt. (gegen 74,96 pCt.).

Die Verzinsung und Amortisation des gesellschaftlichen Prioritätenkapitals im Jahre 1883 erforderte 261 640 fl. bezw. unter Zurechnung des Agioverlustes (50 955 fl.) den Gesammtbetrag von 312 595 fl. Gegenüber dem Nettoerträgniss ergiebt sich somit ein restliches Erforderniss von 119 729 fl., für welches durch eine mit der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abgeschlossene Vereinbarung — die die anstandslose Erfüllung der aus dem Prioritätendienste entspringenden Verpflichtungen unter allen Umständen gewährleistet — Vorsorge getroffen ist.

Rumänische Staats-Eisenbahnen.

Aus dem Jahresbericht pro 1883.

Das im Betriebe befindliche Netz der Rumänischen Staats-Eisenbahnen umfasste Ende des Jahres 1883 1 203,9 km, von welchen 5,1 km (die am 10. Dezember 1883 eröffneten Hafenbahnen in Braila (3,9 km) und in Galati (1,2 km) nur dem Güterverkehr dienen.

Die Ergebnisse des Betriebes waren folgende:

Am Schlusse des Etatsjahres 1883 waren 189 eigene Lokomotiven (gegen 189 in 1882) vorhanden. Die eigenen und fremden Lokomotiven haben im eigenen Betriebe der Bahn 3 391 796 Zugkilometer (gegen 3 016 697 im Vorjahre) zurückgelegt. Die Anzahl der Nutzkilometer betrug 3 470 693 (gegen 3 055 438). An eigenen Personenwagen waren 384 (gegen 343) mit 11 151 Plätzen (gegen 10 886) vorhanden, welche 26 072 682 Achskm (gegen 18 947 772 Achskilometer) zurückgelegt haben. Die Anzahl der Lastwagen betrug am Jahresschlusse 2 852 (gegen 2 852), deren Tragfähigkeit sich auf 28 195 t (gegen 28 195 t) bezifferte. Die Lastwagen durchliefen 107 495 488 Achskm (gegen 81 576 568 Achskm). Es wurden 1 360 036 Personen incl. Militair (gegen 1 363 507), 3 297 t Reisegepäck (gegen 1 843 t), 13 195 t Vieh (gegen 13 436 t), 2 325 t Fahrzeuge (gegen 1 335 t), und 1 262 838 t Güter (gegen 1 115 461 t im Vorjahre) befördert und hierfür im Personenverkehr 6 492 386 M. (gegen 5 768 649 M.) und 10 939 873 M. (gegen 9 800 016 M.) im Güter- etc. Verkehre, davon für Gepäcküberfracht 211 683 M. (gegen 170 898 M.), für Beförderung von Eilgütern 352 830 M. (gegen 320 393 M.), für Beförderung von Stückgütern 1 948 475 M. (gegen 1 613 261 M.), für Beförderung von Wagenladungsgütern 7 879 154 M. (gegen 7 278 716 M.), für Beförderung von Fahrzeugen 26 541 M. (gegen 24 616 M.), für Viehtransporte 181 546 M. (gegen 151 986 M.) und von Nebeneinnahmen 339 644 M. (gegen 240 146 M.) im Vorjahre) vereinnahmt.

Die Betriebskosten betrugen für die allgemeine Verwaltung 452 382 ℳ. (gegen 411 156 ℳ.), für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 3 260 922 ℳ. (gegen 3 531 616 ℳ.), für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 2 353 801 ℳ. (gegen 2 104 127 ℳ.) und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 3 768 569 ℳ. (gegen 3 227 105 ℳ. im Vorjahre).

Der Betriebsüberschuss belief sich auf 8 140 373 ℳ. (gegen 6 607 199 ℳ.) oder pro Kilometer Betriebs-Bahnlänge 6 969 ℳ. (gegen 6 067 ℳ.) und pro Wagen-Achskilometer 5,58 ₰ (gegen 6,89 ₰ im Vorjahre).

Ablenkung des Rumänischen Getreides nach Odessa.

Wie man uns mittheilt, schweben zwischen Russischen und Rumänischen Eisenbahnstellen Verhandlungen über den Abschluss einer Konvention in Betreff der Linie Ungheni-Odessa behufs Ueberleitung zunächst der Moldauischen Getreidemengen auf die Russischen Bahnen, sei es landwärts nach Nordwesten, sei es nach Odessa, wo das Rumänische Getreide schon jetzt gern vermahlen wird und einen grossen Markt finden würde. Von Seite der betheiligten Eisenbahnen sollte Nichts unterlassen werden, um einer weiteren Ablenkung der Getreidetransporte auf den Seeweg, zumal dieselben ohnehin mehr und mehr nach den Hafenplätzen gravitiren, von den direkten Eisenbahnstrassen vorzubeugen.

Aus England.

Ueber die Stellung, die Pflichten und besonders die „Unabhängigkeit“ der Englischen Eisenbahn-Rechnungsrevisoren (Auditors) bestehen vielfach irrige Vorstellungen.

Das Englische Gesetz (Companies Clauses Consolidation Act. 1845) bestimmt, dass Eisenbahn-Gesellschaften „Auditors“ zu erwählen haben zu derselben Zeit und in derselben Weise, wie Direktoren, und zwar — sofern in dem Statut der Gesellschaft nicht anders bestimmt — zwei, von denen je einer jährlich zurückzutreten hat, aber wieder wählbar ist. Das ursprüngliche Gesetz (8 Vict.) verordnete, dass der Auditor mindestens 1 Gesellschafts-Aktie besitzen solle, doch ist diese Bestimmung später aufgehoben. Uebrigens darf er kein anderes Amt bei der Gesellschaft wahrnehmen.

Die Direktoren sind verpflichtet, mindestens 14 Tage vor der General-Versammlung der Aktionäre, in welcher der Verwaltungsbericht zu erstatten ist, halbjährliche oder andere periodische Rechnungen oder Bilanzen den Auditoren zuzustellen. Diese haben dieselben, unter Zuziehung der ihnen geeignet erscheinenden Kalkulatoren etc. auf Kosten der Gesellschaft zu prüfen und entweder einen Bericht darüber zu verfassen, oder sie einfach als richtig zu attestiren, und der Bericht oder das Attest muss in der General-Versammlung, zugleich mit dem Bericht der Direktoren vorgelesen werden.

Die „Regulation of Railways Act“ von 1868 schreibt vor, dass das Handelsamt, wenn durch einen Beschluss der Direktion, oder durch eine General-Versammlung der Aktionäre angerufen, einen Auditor, neben dem Gesellschafts-Auditor, mit den gleichen Pflichten ernennen kann. Sofern danach 3 Auditoren vorhanden sind, kann die Gesellschaft eine Dividende festsetzen, sofern die Majorität derselben, gemäss der Bestimmungen eines Gesetzes von 1867, bescheinigt, „dass die vorzulegende halbjährliche Rechnung eine volle und getreue Darstellung des finanziellen Zustandes der Gesellschaft enthält und dass die vorgeschlagene Dividende, nach Bestreitung aller fälligen Kosten aus der Reineinnahme nach dem Urtheil der Auditoren gewährt werden kann.“

Wenn die Ansichten der Auditoren bezüglich der aus den Einnahmen zu leistenden Zahlungen von einander abweichen, so ist hierüber in dem Bericht der Direktoren an die Aktionäre Nachricht zu geben und letztere haben dann Entscheidung zu treffen.

Dies Gesetz von 1867 verordnet auch, dass die Auditoren zu jeder Zeit die Bücher der Gesellschaft prüfen und anderweite Aufschlüsse, Beläge und Information nach ihrem Ermessen fordern, auch unabhängig Mittheilungen an die Aktionäre über die finanzielle Lage der Gesellschaft machen können.

Hiernach ist augenscheinlich der Auditor in England unabhängig von der Direktion und deren einzelnen Mitgliedern, vielmehr zu deren Kontrollirung von deren gemeinsamen Oberherren, den Aktionären, eingesetzt, um irgend welche Manipulationen in den Rechnungen, welche eine irrige Anschauung über die Betriebsresulte hervorrufen könnten, zu verhüten. Die Auditoren sind stets professionelle Rechnungsleute und gewöhnlich Mitglieder von entsprechenden Londoner Firmen. Sie werden zu derselben Zeit, wie die Direktoren, aber durch ein besonderes Votum erwählt. (Railr. Gaz.)

Schweiz.

Die Specialbahnen der Schweiz, zu welchen die Appenzeller Bahn, die Arth-Rigibahn, die Bahn Lausanne-Echallens, die Rigibahn, die Rigi-Scheideggbahn, die Bahn Rorschach-Heiden, die Uetlibergbahn und die Waldenburgbahn gezählt werden, haben nach der vom Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement herausgegebenen Statistik im Jahre 1883 folgende wichtigeren Betriebsresultate zu verzeichnen:

	Name der Bahnen							
	Appenzellerbahn	Arth-Rigibahn	Lausanne-Echallens	Rigibahn	Rigi-Scheidegg	Rorschach-Heiden	Uetlibergbahn	Waldenburgbahn
Baulänge km	14,669	13,460	14,366	5,155	6,747	5,726	9,136	12,531
Betriebslänge „	15	12	15	7	7	7	9	14
Verwend. Kapital pro Bahnkm in 1000 Frcs. . .	220	486	85	387	79	377	176	32
Stand der Betriebsmittel:								
Lokomotiven .	4	6	3	10	3	3	3	3
Personenwagen .	14	10	14	12	3	9	9	8
Lastwagen . .	53	5	24	5	3	8	3	9
Verkehr:								
beförderte Personen	231393	53193	83219	93569	11475	37582	95732	72414
Gepäck-, Vieh- u. Güterverk. t	25840	964	2871	1037	205	5921	607	3525
Betriebseinnahmen:								
aus d. Personenverkehr Frcs.	99789	173113	53384	403927	14514	49882	136904	40965
aus d. Gepäck-, Vieh- u. Güterverkehr Frcs.	72801	13279	16155	19420	2839	23437	5031	11688
in Summa . „	172590	186392	69539	423347	17353	73319	141935	52653
pro Bahnkm „	11506	15533	4636	60478	2479	10474	15771	3761
Gesammteinnahme . . „	181129	266440	70718	442634	17735	75060	150280	55289
pro Bahnkm „	12075	22204	4715	63233	2534	10723	16698	3949
Die Ausgaben betrugen für die:								
Allgemeine Verwaltung Frcs.	10743	16692	3892	17731	3414	6636	7871	2639
Unterhaltung u. Bahnaufsicht . . . „	40223	23902	8564	31211	10787	16400	13419	6238
Expeditions- u. Zugdienst „	44513	17647	12330	29275	2787	7689	8348	10293
Fahrdienst „	56501	50889	18998	80274	6421	25362	26689	15234
Gesammtausgaben . . „	157154	129479	45862	248957	25403	60526	68263	35616
pro Bahnkm „	10477	10790	3058	35566	3629	8646	7585	2544
% der Gesammteinnahme . .	86,76	48,60	64,85	56,25	143,24	80,64	45,42	64,42
Einnahmeüberschuss . Frcs.	23975	136961	24856	193677	—7668	14534	82017	19673
pro Bahnkm „	1598	11414	1657	27667	—1095	2077	9113	1405
Durchschnittlicher Ertrag „	—	106658	19500	145000	1788	10000	25000	12033
in % des Kapitals . . . %	—	1,68	1,53	6,44	2,25	0,45	1,67	2,93
Aktiendividende . . %	—	—	—	8	2,40	—	—	3,80

Es betrug in Summa für sämmtliche Bahnen: die Baulänge 840 km, die Betriebslänge 86 km.

Die Eisenbahnen Niederländisch-Indiens.

I. Staatsbahnen auf Java.

Die Linie Buitenzorg-Tjitjalenka ist im Mai 1884 bis Bandong und die von Soerabaya ausgehenden Linien sind im ersten Halbjahre d. J. vollständig (bis Soerakarta, Blitar und Brobolinggo) vollendet. Muthmasslich wird noch im laufenden Jahre auch die Strecke Bandong-Tjitjalengka dem öffentlichen Verkehr übergeben werden können, womit alle Staatsbahnen, deren Bau in früheren Jahren beschlossen wurde, fertiggestellt sind.

Durch Gesetz vom 20. Juli 1884 ist weiter der Bau der Staatsbahnen von Tjilatjap nach Djokjokarta (187 km) und von Soerabaya nach der Mündung des Kali Mas-Flusses (7 km) an-

geordnet worden. Letztgenannte Linie ist bestimmt den Bahnhof in Soerabaya in Verbindung zu bringen mit den Waarenlagern des Grosshandels längs dem Kali Mas-Flusse und mit der Stelle, wo die Waaren in und aus den Kähnen geladen werden, um sie von und nach den Seeschiffen zu befördern. Die Anlagekosten dieser Linie werden, inbegriffen eines zum Dienste sämmtlicher östlichen Linien zu errichtenden Steinkohlenlagers, auf 650 000 fl. und diejenigen der Linie Tjilatjap-Djokjokarta auf 16 000 000 fl. normirt.

Von den östlichen Linien wurden im Jahre 1883 und während des ersten Halbjahres 1884 die nachfolgenden Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Kediri-Toeloeng-Agoeng (am 2. Juni 1883) . . .	30,048 km lang
Madioen-Paron (am 2. Juli 1883)	25,999 „ „
Paron-Modjo-Sragen (am 1. März 1884)	42,054 „ „
Pasoeroean-Probolinggo (am 3. Mai 1884) . . .	38,505 „ „
Modjo-Sragen-Soerakarta (am 24. Mai 1884) . . .	28,959 „ „
Toeloeng-Agoeng-Blitar (am 16. Juni 1884) . . .	33,978 „ „
Im Ganzen	199,543 km

mit 5 Stationen und 22 Haltestellen.

Hierdurch ist das ganze Netz sämmtlicher östlichen Linien dem Betriebe übergeben und mit der Privateisenbahn Samarang-Vorstenlanden verbunden. Die Gesammtlänge dieser Linien beträgt 480,730 km mit 2 Hauptstationen, 11 Stationen und 56 Haltestellen. Nach der Darstellung des Anschlusses am 24. Mai 1884 hat der direkte Verkehr zwischen den Staatsbahnen und der Linie Samarang-Vorstenlanden sofort begonnen, nach Massgabe eines mit dem Indischen Betriebskomitee der Niederländisch-Indischen Eisenbahngesellschaft getroffenen Uebereinkommens.

Die Betriebsresultate gestalteten sich folgendermassen:

Jahr	Betriebslänge km	Einnahmen pro Tag und pro Kilometer fl.	Ausgaben pro Tag und pro Kilometer fl.	Gewinnsaldo pro Tag und pro Kilometer fl.	Totalsumme des Gewinnsaldos fl.
1878	68,610	16,54	8,215	8,325	130 782
1879	98,947	21,48	10,28	11,20	404 532
1880	119,025	20,95	12	8,95	389 974
1881	191,693	21,19	10,739	10,455	731 598
1882	257,973	19,64	9,25	10,39	978 354
1883	311,757	22,05	9,40	12,65	1 438 905

Im Jahre 1883 wurden befördert: 1 525 461 Personen, 1 382 810 kg Gepäck, 1 452 983 kg Expressgüter, 170 323 200 kg Frachtgüter, 764 Equipagen, 1 318 Pferde und 1 723 Stück Vieh.

Für den Personenverkehr wurden 10 282 gemischte Züge gefahren, so dass durchschnittlich 149 Personen pro Zug befördert wurden, wovon 0,37 pCt. in I. Klasse, 3,32 pCt. in II. Klasse und 96,31 pCt. in III. Klasse. An den Einnahmen betheiligte sich die I. Klasse mit 2,60 pCt., die II. Klasse mit 13,49 pCt. und die III. Klasse mit 83,91 pCt. Durchschnittlich wurden pro Reisenden vereinnahmt: I. Klasse 4,945 fl.; II. Klasse 2,835 fl.; III. Klasse 0,617 fl.; überhaupt 0,788 fl.; während von jedem Reisenden der drei Wagenklassen durchschnittlich resp. 49,47, 47,21 und 30,85 km zurückgelegt wurden.

Im Ganzen wurden vereinnahmt	Im Ganzen fl.	Prozent der Brutto Einnahmen	Pro Jahrkilometer fl.	Pro Tagkilometer fl.	Pro Zugkilometer fl.
Personen- und Gepäckverkehr	1 113 282	44,37	3571	9,785	1,225
Güter- und Viehverkehr . .	1 295 371	51,63	4155	11,385	1,425
Depeschenverkehr u. Extraordinarien	100 389	4	322	0,88	0,11
Summa	2 509 042	100	8048	22,05	2,76
in 1882	1 848 879		7168	19,64	2,47
also mehr in 1883	660 163		880	2,41	0,29

Für jede 1 000 kg Gepäck- und Expressgüter wurden durchschnittlich resp. 23,81 fl. und 41,50 fl. vereinnahmt und für jede 1 000 kg Frachtgüter 7,095 fl. und 0,0859 fl. pro Tonnenkilometer.

Am 1. Januar 1883 wurde der Eisenbahntelegraph für den öffentlichen Verkehr eröffnet. Für die Beförderung von 7 656 Depeschen wurden 5 747,40 fl. vereinnahmt. — Der Antheil der Staats-, Post- und Telegraphenverwaltung an dieser Summe betrug 2 262,67 fl.

Die Ausgaben betrugen	Im Ganzen fl.	Prozent der Brutto-Einnahmen	Prozent der Brutto-Ausgaben fl.	Pro Zugkilometer fl.
Allgemeine Ausgaben	93 813	3,74	8,885	0,10
Verwaltungskosten	88 924	3,545	8,425	0,10
Bahndienst	310 951	12,39	29,455	0,34
Fahr- und Maschinendienst . .	359 510	14,33	34,06	0,395
Transportverwaltung	202 404	8,065	19,175	0,225
Summa	1 055 602	42,07	100	1,16
Gewinnsaldo	1 453 439	57,93		1,60
Hiervon kommt in Abzug 1 pCt. für die Abtheilungsvorstände des Betriebsdienstes . . .	14 534	0,58		0,015
Bleibt also	1 438 905	57,35		1,585

Der Maschinen- und Wagenpark umfasste ultimo Dezember 1883: 53 Lokomotiven, 157 Personenwagen und 514 Lastwagen.

Der Steinkohlenverbrauch betrug 7 708 000 kg. — Die Lokomotiven haben 1 049 437 km, sämmtliche Personenwagen 4 354 554 km und sämmtliche Lastwagen 4 699 150 km zurückgelegt.

Von der westlichen Linie war seit dem 21. Mai 1882 die 57,172 km lange Strecke Buitenzorg-Soekaboemi in Betrieb. Am 10. Mai 1883 und 17. Mai 1884 wurden die Strecke Soekaboemi-Tjiandjoer, 38,590 km lang, und die Strecke Tjiandjoer-Bandong, 59,292 km lang, für den Verkehr eröffnet, so dass jetzt von der westlichen Linie im Ganzen 155,034 km dem Betriebe übergeben sind, mit 4 Stationen und 20 Haltestellen. Bei der in Aussicht stehenden Vollendung der Bahn bis Tjitjalengka wird die Linie 182,137 km lang sein, mit 5 Stationen und 22 Haltestellen.

Die Betriebsresultate gestalteten sich folgendermassen:

Jahr	Durchschnittliche Betriebslänge km	Einnahmen pro Tag und Kilometer fl.	Ausgaben pro Tag und Kilometer fl.	Gewinnsaldo pro Tag und Kilometer fl.	Totalsumme des Gewinnsaldos fl.
1882	50,123	14,135	9,59	4,545	83 131
1883	81,957	13,005	8,74	4,265	127 575

Im Jahre 1883 wurden auf dieser Linie befördert 264 756 Personen, 78 190 kg Gepäck, 280 225 kg Expressgüter, 30 514 580 kg Frachtgüter, 169 Equipagen, 580 Pferde und 2 644 Stück Vieh. Die 264 756 Personen wurden mit 1 466 Zügen befördert, also durchschnittlich 180—181 Personen pro Zug. Ueber die Wagenklassen waren die Reisenden wie folgt vertheilt: I. Kl. 0,42 pCt., II. Kl. 2,81 pCt., II. Kl. 96,77 pCt. Das Verhältniss der Einnahmen war für die drei Wagenklassen resp. 3,28, 11,73 und 84,99 pCt. Pro Reisenden wurde durchschnittlich vereinnahmt: I. Kl. 5,148 fl. II. Kl. 2,802 fl., III. Kl. 0,585 fl., überhaupt 0,67 fl., während von jedem Reisenden der drei Wagenklassen durchschnittlich resp. 51,484, 46,714 und 29,448 km zurückgelegt wurden.

Vereinnahmt wurden:	Im Ganzen fl.	Prozent der Brutto-Einnahmen	Pro Jahrkilometer fl.	Pro Tagkilometer fl.	Pro Zugkilometer fl.
Personen- und Gepäckverkehr	179 337	46,10	2 188	5,995	0,90
Güter- und Viehverkehr . .	182 220	46,84	2 223	6,09	0,915
Depeschenverkehr u. Extraordinarien	27 453	7,06	335	0,92	0,14
Summa	389 010	100	4 746	13,005	1,955

Für jede 1 000 kg Gepäck- und Expressgüter wurden durchschnittlich resp. 23,10 fl. und 34,285 fl. vereinnahmt, und für jede 1 000 kg Frachtgüter 5,3874 fl. und pro Tonnenkilometer 0,0802 Gulden.

Die Ausgaben betrugen:	Im Ganzen fl.	Prozent der Brutto-Einnahmen	Prozent der Ausgaben	Pro Jahrkilometer fl.	Pro Tagkilometer fl.	Pro Zugkilometer fl.
Allgemeine Ausgaben .	24 688	6,346	9,49	301	9,825	0,125
Verwaltungskosten . .	26 893	6,913	10,34	328	0,90	0,135
Bahndienst	67 091	17,247	25,79	819	2,24	0,34
Fahr- und Maschinendienst	90 219	23,192	34,68	1 100	3,015	0,45
Transportverwaltung .	51 256	13,178	19,70	625	1,715	0,26
Summa	260 147	66,874	100	3 174	8,695	1,31
Gewinnsaldo	128 863	33,125	—	1 572	4,31	0,645
Hiervon kommt in Abzug 1 pCt. für die Abtheilungs - Vorstände des Betriebsdienstes	1 289	0,331	—	15,72	0,045	0,005
Bleibt	127 574	32,795	—	1556,28	4.265	0,64

Ultimo Dezember waren vorhanden: 10 Montanbahn-Tenderlokomotiven, 30 Personen- und 149 Lastwagen.

Es wurden 1 577 000 kg Steinkohlen benutzt. Von den Lokomotiven wurden 280 176 km, von sämmtlichen Personenwagen 423 058 km und von sämmtlichen Lastwagen 550 704 km zurückgelegt.

II. Privateisenbahnen.

Die Betriebsresultate der Privatbahnen Samarang-Vorstenlanden und Batavia-Buitenzorg sind bereits in No. 56 Seite 749 dieses Jahrgangs mitgetheilt.

Im Bau begriffen sind:

a) Eine Eisenbahn von Tagal über Bandjaran nach Balapollang mit Zweigbahn von Bandjaran nach Pangka. Die Konzession dieser Bahn ist der „Java-Eisenbahngesellschaft", welche ihren Sitz im Haag hat, übertragen. Laut den Konzessionsbedingungen muss die Bahn innerhalb 3 Jahren fertiggestellt und dem Betriebe übergeben sein.

b) Eine Eisenbahn von Batavia über Passar Senin (Weltevreden) und Meester Cornelis nach Bekassi. Für die Ausführung dieser Bahn hat sich in Amsterdam eine Gesellschaft konstituirt mit der Firma „Bataviasche Ostbahn-Gesellschaft". Die Bahn muss vor oder am 19. Februar 1887 vollendet sein.

c) Die Deli-Eisenbahn. Dieses Unternehmen ist durch die Initiative von Interessenten der Tabakskultur auf der Ostküste Sumatras ins Leben gerufen und hat hauptsächlich den Zweck, eine regelmässige und billigere Abfuhr der Ernten aus Deli und Langkat und eine bequeme Zufuhr von Materialien für die zahlreichen Tabaksplantagen herzustellen. Die Bahn führt von dem Ankerplatze der Dampschiffe an der Mündung des Belawanflusses über Medan (Hauptstadt der Landschaft Deli) nach Deli Toewa (34,6 km) mit Zweigbahn von Medan nach Timbang Langkat (20,9 km). Die Bahn muss innerhalb 3 Jahren, vom 3. November 1883 an gerechnet, vollendet und in Betrieb genommen sein. Die Deli-Eisenbahngesellschaft hat ihren Sitz in Amsterdam. Der grösste Theil der bei dem Bau beschäftigten Arbeiter sind Chinesen. Für die durch die Gesellschaft auszuführenden Arbeiten waren am Ende des Jahres 1883 157 und am Ende des ersten Etatsjahres (30. April 1884) 264 Kulis und Handwerker beschäftigt. Ueberdies waren bei dem an Chinesen verdingten Unterbau anfänglich 30—40 und im Monat Mai d. J. bereits 736 Chinesen beschäftigt. Die Bahn wird derart gebaut, dass die beförderten Güter direkt von den Dampfschiffen in den Eisenbahnwagen geladen werden können und umgekehrt. Die Strecke Laboean-Medan wird muthmasslich im Frühjahr 1885 für den Verkehr eröffnet werden.

(Schluss folgt.)

Brasilien.

Zahnradbahn auf den Corcovado bei Rio de Janeiro.

Der Corcovado, einer der höchsten Gipfel der Bergkette, welche die malerisch gelegene Bucht von Rio de Janeiro umschliesst, ist, wie die „Schweizerische Bauzeitung" berichtet, kürzlich durch eine Zahnradbahn nach Riggenbach's System mit der Hauptstadt von Brasilien verbunden worden. Die Zahnradbahn verlässt bei Cosme-Velho die Ebene und steigt in Rampen von 4 bis 30 pCt. empor. Die Gesammtlänge der Linie beträgt nahezu 4 km. Bei Paineiras, auf einer Höhe von 464 m über Meer, wird ein grossartiges Hotel und auf dem Gipfel des Corcovado ein eiserner Pavillon errichtet werden. Das Rollmaterial der Bahn besteht aus zwei Riggenbach'schen Lokomotiven, zwei Personen- und zwei Gepäckwagen.

Haftpflicht.

v. O. **Zum Begriff des Eisenbahnbetriebes.** Kläger, welcher als Bahnarbeiter im Dienst der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft am 11. März 1881 beim Durchtreiben eines Schienennagels durch eine Schienenschwelle durch Zerspringen des Nagels am Auge verletzt worden und in weiterer Folge ganz erblindet ist, hat auf Grund des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes die Gesellschaft wegen Schadenersatzes in Anspruch genommen. Er ist der Ansicht, dass der Unfall im Eisenbahnbetriebe eingetreten sei, weil es sich um eine Reparatur an dem im Betriebe befindlichen Eisenbahnkörper gehandelt habe, bei welchem von Zeit zu Zeit ein Nachtreiben der gelösten Schienennägel, und, wenn deren Kopf abgesprungen sei, ein Durchtreiben neuer Nägel erforderlich werde. Sollte die letztere Vorkehrung, wie von der Beklagten angeordnet worden, in der Weise erfolgen, dass mittelst des neuen Nagels der alte durch die Schwelle hindurch in's Erdreich getrieben werde, so sei dies eine schon an sich gefährliche Arbeit, insofern beim Aufstossen des alten Nagels auf einen harten Gegenstand z. B. einen Stein, leicht ein Zurückfliegen des aufgesetzten neuen Nagels verursacht werde. — Demgegenüber hat die Beklagte bestritten, dass die Verletzung des Klägers mit den eigenthümlichen Gefahren des Bahnbetriebs in Verbindung stehe, und dass überhaupt das Ein- und Durchtreiben von Schienennägeln eine gefährliche Arbeit sei. — Die Klage wurde im ersten Rechtszuge abgewiesen und die Berufung aus folgenden Gründen verworfen: „Nicht alle Unfälle, welche Jemanden im Dienst einer Eisenbahn-Gesellschaft treffen, zählen zu denjenigen, für welche der § 1 eine ausserordentliche Haftung der Eisenbahn-Gesellschaft eingeführt hat — dies würde vielmehr zu unannehmbaren Konsequenzen führen; sondern aus der Veranlassung des Gesetzes und seiner sonstigen Entstehungsgeschichte ergiebt sich, dass nur für diejenigen Gefahren eine verstärkte Haftpflicht der Eisenbahnen eingeführt werden sollte, welche eben den Eisenbahnen als solchen eigenthümlich sind. Dies hat der Gesetzgeber dadurch zum Ausdruck gebracht, dass er die Haftung verfügte für die im „Betrieb" der Eisenbahnen erfolgenden Verletzungen und dieser Ausdruck, welcher in einer allgemeineren Bedeutung auf alle Vorkommnisse gedeutet werden könnte, welche nach der Betriebseröffnung in den zu Eisenbahnzwecken dienenden Räumlichkeiten, also z. B. nicht bloss auf dem Bahnkörper, sondern auch in den Büreaus, sich ereignen, ist in einem nach jener unmissverständlichen Absicht des Gesetzgebers einzuengenden Sinn aufzufassen. Es kann nun aber nicht zweifelhaft sein, dass das Durchschlagen von Schienennägeln an und für sich mit der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes nichts zu schaffen hat. Auf der fraglichen Strecke fand in jenem Augenblick kein Betrieb statt, auch ist nicht behauptet, dass das Herankommen eines Zuges so nahe bevorgestanden hätte, dass deshalb besondere Eile geboten gewesen wäre oder dass, um den Schienenstrang für den nächsten Zug fahrbar zu machen, die in Rede stehende Arbeit erforderlich geworden wäre. Es handelte sich vielmehr bloss um eine Reparaturarbeit an dem Bahnkörper, die für den ferneren künftigen Betrieb mehr oder weniger nützlich oder auch selbst nothwendig sein mochte, die aber mit denjenigen Gefahren, welche das Befahren des Bahnkörpers mit sich bringt, nicht verbunden war und auch, wie gegenüber den entgegenstehenden Behauptungen des Klägers betont werden muss, nicht an sich mit einer eigenthümlichen Gefahr verknüpft war. Dass sie gefährlich werden konnte, hat zwar dieser Fall gezeigt, aber Gefahren irgend welcher Art sind fast mit jeder Arbeit verbunden. — Es hat daher, übrigens in Uebereinstimmung mit Entscheidungen anderer Gerichte in ähnlichen Fällen, die Arbeit, bei welcher der Kläger die Verletzung seines Auges davongetragen hat, nicht als unter den § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes fallend anerkannt werden können." (Erk. des I. Sen. des Oberlandesgerichts zu Kiel vom 15. Oktober 1883. U. 99/83; Seuffert, Archiv. N. F. Bd. IX S. 414 ff.)

Literatur.

Deutscher Haus- und Werkstattkalender für 1885 zugleich Führer für das gewerbliche Leben, mit in den Text gedruckten Holzschnitten. Herausgegeben von F. C. Glaser, Kgl. Kommissionsrath, Berlin SW, Lindenstrasse 80. Selbstverlag. Ausgabe mit Schreibkalender gebunden 1,10 *M.* Die ungemein günstige Aufnahme des ersten Jahrgangs vorgenannten Kalenders, von dem in ganz kurzer Zeit 16 200 Exemplare abgesetzt worden sind, hat die Richtigkeit der von uns getheilten Annahme des Herausgebers und seiner Mitarbeiter, dass der Kalender den Bedürfnissen des praktischen Lebens in hinreichendem Masse entspreche, auf's Klarste gezeigt.

Auf den umfassenden Inhalt des Kalenders wollen wir nicht besonders eingehen, wir verweisen in dieser Beziehung auf die Besprechung des 1. Jahrganges im vorigen Jahrgange S. 1355. Der Herausgeber hat es sich angelegen sein lassen, die Kapitel des Werks einer durchgreifenden Umarbeitung zu unterziehen,

welche der Förderung gründlicher praktischer Zwecke gewidmet sind. So das Kapitel über die Berufswahl. Ebenso sind die „Mittheilungen für die Werkstatt“ möglichst ergänzt worden, so dass sich jetzt dieser Haus- und Werkstattkalender im vollsten Sinne zugleich zu einem Führer für das gewerbliche Leben gestaltet hat. Das mit einem so wohlgeordneten und reichen Inhalte ausgestattete Werk erscheint uns ganz besonders geeignet, den vielseitigen Anforderungen des praktischen Lebens zu genügen und können wir denselben als nützlichen Rathgeber den Kreisen, für welche er bestimmt ist, bestens empfehlen. Der Preis ist, bei der Masse der gebotenen trefflichen Notizen, ein äusserst billiger.

Preisaufgabe.

Der Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin hat in seiner Dezember-Sitzung beschlossen, für das Jahr 1885 wieder eine Preisaufgabe aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu stellen und zu diesem Zwecke eine Kommission gewählt, welche in der Januar-Sitzung 1885 eine geeignete Aufgabe dem Verein in Vorschlag zu bringen hat. Das anerkennenswerthe Vorgehen des Vereins, auch durch Stellung von Preisaufgaben zur Förderung des Eisenbahnwesens nach Kräften beizutragen, lässt wünschen, dass zu der für 1884 gestellten Preisaufgabe bis zum 31. d. Mts., dem gestellten Ablieferungstermin, eine preiswerthe Lösung eingehen möge.

Miscellen.

Lokomotiven- und Wagenlieferung für die Königlich Rumänische Staatsbahn.

Wie die „Schweizerische Bauzeitung“ aus Bukarest vernimmt, steht für den Beginn des nächsten Jahres eine bedeutende Vermehrung des Fahrparkes der Rumänischen Staatsbahnen in sicherer Aussicht. Es sollen 40 Lokomotiven und 280 Wagen neu beschafft werden; die Lokomotiven repräsentiren einen ungefähren Anschaffungswerth von 2 500 000 Fr., während die Wagen auf ca. 900 000 Fr. zu stehen kommen werden. Wenn man in Betracht zieht, dass die Rumänischen Linien bei einer Ausdehnung von 1 286,4 km (Herbst 1884) einen Bestand von 193 Lokomotiven haben, wovon 19 Schnellzugs-, 67 Personenzug- (2 gekuppelte Achsen), 79 gewöhnliche Güterzug- (3 gekuppelte Achsen), 15 schwere Güterzug- (4 gekuppelte Achsen; für die Bergstrecken) und 9 Rangirmaschinen sind, so wird die Nothwendigkeit einer Ergänzung und Vervollständigung dieses Theiles des Fahrparkes augenfällig. Auf einen Kilometer Betriebslänge entfällt für die Rumänischen Bahnen nur 0,15 Lokomotive, während für die Deutschen Staatsbahnen (im Jahre 1882) 0,35 und für die übrigen Deutschen Bahnen im Mittel 0,27, für die Oesterreichischen Staatsbahnen 0,19 und für die Bahnen der fremden Verwaltungen des Vereins 0,26 Lokomotive als Verhältnisszahlen gefunden werden. Das Gesammtmittel hieraus ergiebt sich für das Jahr 1882 zu 0,26 und 1881 zu 0,27. Nach der oben in Aussicht gestellten Vervollständigung des Fahrparkes wird die Rumänische Staatsbahn doch nur einen Koefficienten von 0,18 erhalten, also immerhin noch weniger als die Oesterreichischen Bahnen und im Ganzen erheblich weniger als die Zahlen aller grossen Bahnen des „Vereins“, welche annähernd unter denselben Verhältnissen in Beziehung auf Länge der einzelnen Betriebsstrecken etc. arbeiten. Diese Neubeschaffungen werden aber wieder durch das Hinzukommen neuer Hauptbahnlinien für 1885 und 1886 paralysirt; 1885 soll Berlad-Vaslin mit 53 km eröffnet werden, während für 1886 die Fertigstellung der Strecken Bucuresci-Fetesci und Faurei-Fetesci mit zusammen 230 km in Aussicht genommen ist; von den in 1885 hinzukommenden normalspurigen Sekundärbahnen haben wir hier ganz abgesehen, da dieselben einen besonderen Typus — Tendermaschinen mit drei Achsen — erhalten werden. Der heutige Wagenbestand ist 4 641; um 280 Stück vermehrt erhält man die Summe von 4 921. Die meisten der oben genannten Schnellzug- und Personenzug-Lokomotiven laufen seit der Inbetriebsetzung der Hauptstrecken durch die damalige Gesellschaft zu Anfang der 70er Jahre und es haben diese Maschinen somit auch die mit ganz abnormen und ausserordentlichen Leistungen verbundene Periode des Krieges 1876—1878 durchgemacht. Bei der geringen hier durchschnittlich auf die Unterhaltung verwendeten Sorgfalt und bei dem äusserst strengen Dienste (im Jahre 1883 Maximalleistung der Schnellzug-Lokomotiven: Lokomotive No. 9 62 223 km gegenüber einem Mittel von 39 117 km; Maximalleistung der Personenzug-Lokomotiven: Lokomotive No. 101 57 382 km gegenüber einem Mittel von 32 188 km; Maximalleistung der Güterzug-Dreikuppler: Lokomotive No. 194 40 586 km gegenüber einem Mittel von 21 908 km; Maximalleistung der Güterzug-Vierkuppler: Lokomotive No. 215 31 612 km gegenüber einem Mittel von 25 877 km) muss man hervorheben, dass unter allen Lokomotiven, die in der ersten Zeit von Egestorff und Strousberg geliefertеn weitaus die besten sind und sich während eines Zeitraumes von (bei einzelnen über) zwölf Jahren über alles Erwarten gut gehalten haben. Man behauptet nicht zu viel, wenn man sagt, dass ohne solch' vorzüglich entworfenes und gebautes Material der Betrieb auf den Rumänischen Linien nicht in der Weise, wie es der Fall ist, hätte aufrecht erhalten werden können und dass die Verhütung des Zusammenbruches eines Theils des Traktionsbetriebes in erster Linie diesem Umstande zu verdanken ist.

Berichtigung.

In den in No. 99 abgedruckten Aufsatz: Ein Vorschlag zur Einführung eines neuen Frachtbrief-Formulars mit Anlage haben sich mehrere sinnentstellende Druckfehler eingeschlichen. Es ist zu lesen:

S. 1279 Zeile 16 von unten statt in den Raum: in dem Raum.
„ „ 2 „ „ „ Umdruck: Vordruck.
„ „ 1 „ „ „ }
und 1280 „ 6 „ oben „ } Versender: Einsender.

In dem der No. 99 beigelegten Frachtbrief-Formular ist in der Adresse der Zusatz zum Adressort: „Kgl. Preuss. Ostbahn“ zu streichen; weiter ist unter „dienstliche Notizen“

statt: sicher zu lesen: siehe oben,
„ visirt „ „ avisirt.

Die Notiz: „Gesehen durch“ soll der Interessedeklaration gerade gegenüber stehen, muss somit eine Zeile höher gerückt werden.

In der Note ist der ausgeworfene Betrag 1 ℳ 10 ₰ zu Provision zu setzen. Auch sind im Frankatur-Vermerk die Worte: „franco Berlin“ zu streichen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1. Der Station Redingen im Kreise Diedenhofen ist — nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen — der Zusatz „in Lothringen“ beigelegt worden.

2. Der Stationsname Puszta-Földvár ist, zufolge einer Mittheilung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, in „Békés-Földvár“ abgeändert worden.

Berlin, den 22. Dezember 1884.
Die geschäftsführende Direktion.
Wex. (3067)

II. Verkehrsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Auf den nordöstlichen Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen war — nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion — der Güterverkehr in letzter Zeit unterbrochen und zwar auf der Linie Stanislau-Buczacz vom 26. November bis 3. Dezember, auf der Linie Dolina-Wygoda vom 1. bis 6. Dezember und auf der Linie Grybow-Zagorz vom 2. bis 9. Dezember cr., was hierdurch mit Bezug auf § 14 alin. 4 des Vereins-Wagenregulativs zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Berlin, den 22. Dezember 1884. (3068)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

III. Güterverkehr.

Zum Tarif für den **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr** tritt am 1. Januar 1885 der Nachtrag II in Kraft. Die mit demselben durchgeführte Erhöhung des Stückgut-Frachtsatzes Görlitz-Rottendorf gelangt jedoch erst am 15. Februar 1885 zur Geltung. Exemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Expeditionen bezogen werden. (3069)

Dresden, den 19. Dezember 1884.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Bromberg-Sächsischen** Verbande treten fortan für Illowo und Mlawa transito neue Getreide- und Holzausnahme-Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen in Erfahrung zu bringen sind. (3070J)

Bromberg, den 18. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. Februar n. J. treten die in den Staatsbahn-Verkehren **Erfurt und Magdeburg-Oldenburg** bestehenden direkten Frachtsätze zwischen Ahlhorn, Alfhausen, Badbergen, Berne, Bersenbrück, Bunde, Cloppenburg, Ellenserdamm, Essen, Gros-

sensiel, Hude, Ihrhove, Kleinensiel, Ocholt, Rastede, Rodenkirchen, Stickhausen und Zwischenahn der Oldenburgischen Staatsbahn einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen (jedoch excl. Berlin, Lehrter Bhf., Potsdamer Bhf. und Anhalt-Dresdener Bhf.) andererseits sowie ferner die im Staatsbahn-Verkehr Bromberg - Oldenburg bestehenden direkten Sätze zwischen den vorgenannten Oldenburgischen Stationen (mit Ausnahme der Stationen Grossensiel, Hude, Kleinensiel und Rodenkirchen) einerseits und Berlin K. O. und Lichtenberg - Friedrichsfelde andererseits ausser Kraft und findet von diesem Tage ab in vorkommenden Fällen indirekte Kartirung statt.

Berlin, den 17. Dezember 1884. (3071)
Königl. Eisenbahn-Direktion, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Dezember dieses Jahres tritt für **Roheisentransporte** in Quantitäten von mindestens 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Quantum zwischen Peine und Zwickau ein direkter Ausnahmefrachtsatz von 0,83 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 15. Dezember 1884. (3072)
Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Staatsbahn - Gütertarif **Frankfurt a/M.-Magdeburg** vom 1. Februar 1882 kommt mit Gültigkeit vom 1. Januar n. J. Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält Berichtigungen, ermässigte Entfernungen für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Blankenheimer Strecke und einigen nördlichen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie für Gemünden und Rieneck des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., ferner Entfernungen für die neu aufgenommene Haltestelle Gross - Quenstedt und für die Station Mainz N. B. und Ausnahmefrachtsätze für Palmöl etc. (3073)

Frankfurt a/M., den 15. Dezember 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direktion.

Für den Verkehr zwischen **Braubach und Quint** ist ein **Ausnahmesatz für Eisenerze etc.** in Kraft getreten. Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren. (3074)

Frankfurt a/M., den 16. Dezember 1884.
Königl. Eisenbahn-Direktion.

Vom 20. d. M. ab wird die neu eröffnete zwischen den Stationen Rossitz und Chrudim gelegene Station **Medleschitz** der Oesterr. Nordwestbahn in dem vom 15. September 1884 ab giltigen **Ausnahme - Tarif für Oberschlesische Steinkohlen etc.** von diesseitigen Stationen nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. und zwar sowohl in den Theil I wie in Theil II einbezogen. An Fracht für Sendungen nach Medleschitz kommen zur Erhebung:

a) bis zum Schnittpunkt:
im Theil I die Taxen der Gruppe B (Seite 6—7) des Tarifes,
im Theil II die auf Seite 16 des genannten Tarifes enthaltenen Taxen,
b) vom Schnittpunkt bis Medleschitz:
(Theil I und II) 31 Kr. Oe. W. Noten pro 100 kg. (3075)

Breslau, den 19. Dezember 1884.
Königl. Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Januar 1885 tritt als Anhang zum **Schlesisch-Polnischen Gütertarife** ein neuer Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen und Kokestransporte nach der Warschau-Wiener, Lodzer Fabrik- und Warschau-Terespoler Eisenbahn, sowie für Polnische Kohlen von Station Sosnowice und Milowice nach diesseitigen Stationen, letzterer mit zum Theil ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Der neue Tarif findet auch für Kokes und Cinder bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum Anwendung. Soweit sich nach den Bestimmungen des jetzt bestehenden Tarifs niedrigere Gesammtfrachten ergeben, bleiben diese noch bis zum 15. Februar 1885 in Kraft. Durch den Anhang wird der im Nachtrag VI und VII zum Schlesisch-Polnischen Gütertarife vom 1. Juni 1882 enthaltene Ausnahmetarif H für Steinkohlen etc. aufgehoben.

Druckexemplare sind bei uns unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 14. Dezember 1884. (3076)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Januar 1885 wird ein neuer **Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen** für den **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbandsverkehr** eingeführt. Durch denselben treten in den Frachtsätzen für die Beförderung von Steinkohlen aus dem Ruhr- und Wurmrevier nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen neben erheblichen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen ein.

Soweit Letzteres der Fall ist, bleiben die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln rechtsrh. und Köln linksrh., sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahn vom 1. August 1882, welche im Uebrigen mit dem 31. Dezember d. J. ausser Kraft treten, noch bis zum 12. Februar 1885 einschliesslich in Geltung. Von diesem Tage an gelten die Frachtsätze für die Stationen Dresden (Alt- und Neustadt) der Sächsischen Staatsbahn auch für die Station Dresden Friedrichstadt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, wodurch für letztere Station auch vereinzelte Frachterhöhungen eintreten.

Der neue Tarif ist bei den Güterexpeditionen der Kohlenstationen und den betheiligten Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen zum Preise von 0,25 ℳ käuflich zu haben.

Elberfeld, den 15. Dezember 1884. (3077)
Königliche Eisenbahn-Direktion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. Februar 1885 tritt der direkte Tarifsatz des Ausnahmetarifs No. 14 für die Beförderung von Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl) und Cocosöl zwischen Darmstadt H. L. C. und Winterthur, welcher in dem Südwestdeutsch - Schweizerischen Tarifheft II E. vom 1. Oktober 1884 enthalten ist, ausser Kraft. (3078)

Karlsruhe, den 1. Dezember 1884.
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Zum Güter-Tarif für den Staatsbahn-Verkehr **Köln (linksrhein.)-Magdeburg** vom 1. Mai 1882 tritt am 1. Januar 1885 der 8. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:
Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Gross-Quenstedt des Direktions-Bezirks Magdeburg, Bubenheim und Büttgen des Direktions-Bezirks Köln (linksrhein.), Aenderung des Ausnahme-Tarifs No. 2 für Eisen und Stahl des Special-Tarifs II sowie Berichtigungen.

Näheres ist bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag für die Besitzer des Haupt-Tarifs unentgeltlich, im Uebrigen zum Preise von 0,10 ℳ zu haben.

Köln, den 24. Dezember 1884. (3079)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direktion (linksrhein.).

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1885 wird die Station Bohmte des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) in die im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güter - Verkehr bestehenden Ausnahmetarife 6a und 7b für die Beförderung von Grubenholz in Sendungen von 10 000 kg aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen und die Tarif-Bureaus der Königlichen Eisenbahn-Direktionen (rechtsrheinisch u. linksrhein.) zu Köln. (3080)

Köln, den 17. Dezember 1884.
Königl. Eisenbahn-Direktion (linksrhein.).

Am 20. d. Mts. kommen im **Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Eisenbahn-Verbande** für den Verkehr zwischen der diesseitigen Station Haltern einer- und Niederländischen Stationen andererseits direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs A (für Holz, Europäisches etc.) zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren.

Köln, den 18. Dezember 1884. (3081)
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Der im Nachtrag VI zum **Hannover-Bayerischen Verbands - Gütertarif** (Heft No. 1) auf Seite 104 für Hamburg H.-Murnau im Specialtarif II verzeichnete Frachtsatz beträgt 3,25 ℳ. Dieser wird vom 1. Februar k. J. an der Frachtberechnung zu Grunde gelegt, bis dahin aber findet noch die Taxe von 2,25 ℳ Anwendung.

Hannover, den 16. Dezember 1884. (3082)
Königliche Eisenbahn-Direktion, auch Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Deutsch - Belgischer und Deutsch - Französischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 13. Januar 1885 an wird an Stelle des Reexpeditions-Tarifs vom 1. Mai 1883 ein neuer Reexpeditions-Tarif für die Beförderung von Flachs-, Flachsheede, Werg, Hanf und Hanfheede von Königsberg i/Pr. nach Belgien und Frankreich in Kraft gesetzt.

Derselbe enthält die Aufhebung der seitherigen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Borgerhout, Charleroi, Châtelineau - Châtelet, Couillet - Montigny, Fontaine l'Evêque, Marchiennes-au-Port, Mons, Acoz (Hauts Fourenaux und Laminoirs), Court-St. Etienne, Fleurus, Hasselt, La Planche, Lodelinsart, Marchiennes, Marcinelle, Montigny sur Sambre und Ransart, sowie theilweise Ermässigungen und Erhöhungen.

Letztere treten erst mit dem 15. Februar 1885 in Kraft.
Das Nähere ist in den Tarifbureaus der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg und der unterfertigten Direktion zu erfahren.
Köln, den 3. Januar 1885. (3083)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. In unserer Bekanntmachung vom 10. d., betreffend die Aufhebung von durch die Nachträge III und IV zu den Heften II und III des Deutsch - Belgischen Gütertarifs eingeführten Frachtsätzen für Flachs etc. muss es statt „bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg" heissen „bei Aufgabe von mindestens **20 000 kg**".
Köln, den 19. Dezember 1884. (3084)
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Zum Gütertarife für den Staatsbahn-Verkehr **Köln (linksrheinisch)-Bromberg** einschliesslich der **Marienburg-Mlawkaer** Eisenbahn vom 1. Mai 1884 tritt am 1. Januar 1885 der 7. Nachtrag in Kraft.
Derselbe enthält:
Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Loebau Westpr., Mortung und Zajonczkowo der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, anderweiter Ausnahme - Tarif No. 2 für Eisen und Stahl des Special - Tarifs II sowie Berichtigungen.
Näheres ist bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag für die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich, im Uebrigen zum Preise von 0,10 ℳ zu haben.
Köln, den 24. Dezember 1884. (3085)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember d. Js. ab kommt zu dem Staatsbahn - Gütertarif **Frankfurt-Köln (rechtsrh.)** vom 1. Februar 1882 der Nachtrag XII und zu dem Staatsbahn - Gütertarif **Frankfurt a. M.-Elberfeld** vom 1. August 1883 der Nachtrag III zur Einführung. Diese Nachträge enthalten:
a) anderweite theils ermässigte Entfernungen im Verkehr mit den Lahnbahnstationen, sowie erhöhte Entfernungen im Verkehr mit den Stationen Dorsten K. r., Horst, Hugo, Peddenberg, Schermbeck und mit den Stationen der Strecke Siegburg-Ründeroth, Direktions-Bezirk Köln (rechts); ferner erhöhte Entfernungen im Verkehr mit den Stationen Bismark i. W., Borken i. W., Buer, Dorsten, Gladbeck, Rhade, Schalke, Vogelheim und Winterswyk des Direktionsbezirks Elberfeld.
b) Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Station Mainz (Nass. Bhnf.) des Direktionsbezirks Frankfurt a. M.
Soweit durch diese Tarifnachträge Frachterhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst mit dem 15. Februar 1885 Gültigkeit.
Die Nachträge sind durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (3086)
Frankfurt a. M., 18. Dezember 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Ostpreussisch-Bayerischer Verband. Für die Station Arzberg der Bayerischen Staatseisenbahn treten mit Giltigkeit vom 10. Februar 1885 ab theilweise erhöhte **Frachtsätze in Kraft.** Nähere Auskunft ertheilen die Güter - Expeditionen der Verbands-Stationen.
Erfurt, den 18. Dezember 1884. (3087)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar k. J. tritt zu dem vom 1. Mai 1882 ab giltigen **Gütertarife** für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Bromberg** und der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits der Nachtrag X in Kraft, enthaltend neue bezw. anderweite, ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Löbau Westpr., Mortung und Zajonczkowo der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn und Horst des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Eisen und Stahl etc. des Spezialtarifs II nach Berlin (Ostbahnhof) an Stelle der mit Ablauf des Monats Dezember 1884 ausser Kraft tretenden, sowie Berichtigungen. Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu haben.
Köln, den 19. Dezember 1884. (3088)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zu dem vom 1. Mai 1884 ab gültigen Anhange zum Gütertarif für obigen Verband vom 1. April 1883 ist der am 15. Januar k. J. in Kraft tretende Nachtrag I herausgegeben, welcher Frachtsätze für neueinbezogene Stationen und bis zu 0,08 ℳ pro 100 kg erhöhete Frachtsätze für den Verkehr mit Elsterwerda B. A. enthält. Die letzteren treten jedoch erst am 1. März 1885 in Gültigkeit. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Expeditionen käuflich zu haben.
Hannover, den 19. Dezember 1884. (3089)
Königl. Eisenbahn-Direktion, zugleich für die übrigen Verbands-Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Januar 1885 finden die in den Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarifheften II C vom 1. Oktober l. Js. und III C vom 1. Dezember l. Js. für die Station Biebrich der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt enthaltenen direkten Tarifsätze des Ausnahmetarifs No. 7 (für Cement) auf nachbezeichnete Düngemittel in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und für sämmtliche in den Ausnahmetarif No. 7 aufgenommene Schweizerische Stationen Anwendung, nämlich auf die Artikel: Chilisalpeter (Natronsalpeter), Guano aller Art, Kainit, salzsaures Kali (Chlorkalium), Kalidünger, Knochenmehl und Superphosphat.
Karlsruhe, den 19. Dezember 1884. (3090)
Generaldirektion der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 15. Februar 1885 tritt der am 1. Oktober 1883 in Kraft gesetzte Tarif nebst Nachtrag I vom 15. März 1884 für Pferde-Transporte von Stationen der K. K. Generaldirektion für Staatsbahnbetrieb in Wien, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Kaiser Franz-Josefbahn, der Kaschau-Oderberger Bahn, der Ungarischen Staatsbahnen und der Alföld-Fiumaner Bahn nach Stationen der Belgischen Staatsbahn, Belgischen Nordbahn, sowie der Grossen Belgischen Centralbahn als Frachtgut in Wagenladungen, wieder ausser Wirksamkeit und wird durch neue Sätze nicht ersetzt.
Köln, den 1. Januar 1885. (3091)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.).

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. treten im rubr. Verbande zwischen Station Neuhof der B.-Schw.-F. Bahn einer- und den diesseitigen Stationen Pahlowitz, Wildschütz und Kosendau andererseits direkte Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III, sowie zwischen Station Halbstadt der B.-Schw.-F. Bahn einer- und der diesseitigen Station Görlitz andererseits ein direkter Frachtsatz für Holz des Specialtarifs II in Kraft, über deren Höhe bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie dem Auskunftsbureau hier — Bahnhof Alexanderplatz — Näheres zu erfahren ist.
Berlin, den 18. Dezember 1884. (3092)
Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Giltigkeit von sofort treten **für Getreide** u. s. w. von Stationen der Tambow-Saratow, Moskau - Rjaesan, Morschansk-Sysran, Orenburger, Koslow-Tambow und Rjaesan - Koslow Bahn nach Danzig und Neufahrwasser neue Specialtarife in Kraft.
Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.
Danzig, den 19. Dezember 1884. (3093J)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mit dem 1. Januar 1885 kommen für die Station Mainz (Nass. Bahn-Staatsbahnhof) im Ost - Westdeutschen Verbande direkte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe und Anwendung die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen.
Diese Tarife finden nur bei entsprechender Vorschrift des Staatsbahnhofs Mainz Anwendung. (3094)
Frankfurt a/M., den 16. Dezember 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Verbandgütertarif vom 1. Juli 1883 nebst Nachträgen für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin - Hamburger Eisenbahn etc. einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich - Franz Eisenbahn und der Güstrow - Plauer Eisenbahn via Hagenow andererseits enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 5a für Gyps in Ladungen von mindestens 5 000 kg pro Wagen ab Station Pritzier, sowie die in dem Anhang zu diesem Tarif enthaltenen, vom 1. Oktober 1884 ab giltigen Frachtsätze für Gypstransporte in Ladungen von 5 000 kg pro Wagen ab Station Pritzier nach Stationen der Wismar-Rostocker Eisenbahn via Hagenow-Wismar bezw. Hagenow-Rostock, treten mit dem 15. Februar 1885 ausser Kraft. Von diesem Tage ab kommen für derartige Transporte die Frachtsätze des Specialtarifs A. 2 resp. die für Gyps in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen bestehenden Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung.
Berlin, den 1. Januar 1885. (3095)
Königliche Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 20. Dezember cr. wird der im **Nachtrag III zum Local-Gütertarif** vom 1. Januar 1878 enthaltene Frachtsatz der Klasse B. zwischen Dt.-Eylau Stadt und Koschlau von 0,42 ℳ auf 0,40 ℳ pro 100 kg ermässigt.
Danzig, den 21. Dezember 1884. (3096)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. Januar 1885 gelangt der Nachtrag IV zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Februar 1883 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderungen des Haupttarifes und des Nachtrages I.
2. Fahrbegünstigung für Schüblinge und deren Eskorte.
3. Neue Fassung der Bestimmungen für die Ausgabe der Abonnements- und Schülerkarten.
4. Einführung temporärer Abonnementskarten.
5. Aenderungen im Verzeichnisse der auf den gesellschaftlichen Stationen zur Ausgabe gelangenden Tour- und Retourbillets.
6. Ergänzungen und Berichtigungen der Kilometerzeiger.

Hierdurch treten die auf Seite 56 und 57 des Tarifes enthaltenen Bestimmungen über die Ausgabe von Abonnements- und Schülerkarten, dann der Jahres-Abonnementskarten ausser Wirksamkeit.

Wien, am 15. Dezember 1884. (3097)
Die Centralverwaltung.

Nachtrag III zum Theile I der allgemeinen Tarifbestimmungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Mit 1. Januar 1885 tritt der Nachtrag III zum Theil I der allgemeinen Tarifbestimmungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen ddo. 1. September 1883 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderung der allgemeinen Bestimmungen und Ergänzung der Waarenklassifikation.

Exemplare können bei den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien I., Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (3098 RM)

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Mit 1. Januar 1885 tritt der Nachtrag III zum Theil II Heft 1 des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Tarifs (Verkehr mit Oesterreich) in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Ausnahmetarif No. 31 (Wolle), Erweiterung der Ausnahmetarife No. 29 (Zucker zum Export) und No. 30 (Baumwolle, rohe) und Berichtigungen.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien I., Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (3099 RM)

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Königliche Eisenbahndirektion zu Altona. 3. Bekanntmachung. Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritäts-Obligationen I., II., III. und IV. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft haben am 15. Juli stattgefunden und sind in denselben folgende Nummern gezogen worden:

1. 4 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission (XVIII. Ausloosung).

50 Stück à 150 Thlr., jetzt 450 ℳ

No. 255 363 416 417 448 493 617 630 758 790 861 1003 1191 1216 1217 1342 1466 1560 1579 1811 1953 2047 2102 2143 2258 2293 2296 2711 2778 2921 3109 3220 3475 3505 3535 3547 3646 3727 3886 3999 4354 4455 4469 4518 4527 4586 4631 4856 4919 4975.

25 Stück à 300 Thlr., jetzt 900 ℳ

No. 5058 5070 5110 5135 5180 5357 5485 5579 5638 5659 5800 5934 6028 6124 6131 6287 6291 6599 6655 6824 6891 7017 7338 7351 7462.

10 Stück à 750 Thlr., jetzt 2250 ℳ

No. 7514 7579 7735 7914 7991 8015 8115 8176 8255 8292.

5 Stück à 1500 Thlr., jetzt 4500 ℳ

No. 8541 8808 8817 8884 8973.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 811 1049 5612 5842 5883 6415 7026.

2. 4½ pCt. convertirte, früher 5 pCt. Prioritätsobligationen II. Emission (XIV. Ausloosung).

I. Theil.

125 Stück à 100 Thlr., jetzt 300 ℳ

No. 67 120 157 219 346 422 620 789 1107 1355 1369 1389 1539 1542 1645 1726 1825 1882 1923 2101 2105 2113 2621 2712 2930 3103 3241 3367 3622 3626 3808 4241 4268 4273 4563 4564 4755 4766 4769 4930 4940 4978 5012 5073 5098 5212 5252 5267 5292 5317 5464 5786 5787 5821 6024 6045 6053 6075 6284 6348 6382 6405 6537 6538 6880 6956 7091 7153 7391 7402 7541 7621 7722 7757 7785 7829 7939 8190 8217 8246 8350 8579 8940 8953 8982 9077 9092 9262 9329 9336 9380 9668 9752 9801 9884 9910 9984 9985 9995 10027 10085 10370 10463 10590 10764 10849 11127 11171 11317 11358 11419 11468 11506 11654 11733 11808 11879 11888 12001 12045 12240 12259 12343 12371 12495.

25 Stück à 500 Thlr., jetzt 1500 ℳ

No. 12593 12733 12764 12851 12935 12991 13000 13056 13097 13387 13402 13441 13480 13595 13847 14013 14060 14132 14313 14325 14434 14490 14560 14742 14948.

II. Theil.

50 Stück à 100 Thlr., jetzt 300 ℳ

No. 16369 16457 16709 16889 17020 17235 17276 17286 17332 17365 17368 17450 17477 17483 17494 17530 17567 17597 17695 17723 17735 17925 17965 18050 18175 18182 18305 18326 18490 18691 18763 18843 18860 18874 18937 18980 19142 19160 19240 19256 19263 19270 19406 19411 19465 19474 19489 19516 19604 19675.

10 Stück à 500 Thlr., jetzt 1500 ℳ

No. 20094 20160 20252 20358 20475 20488 20591 20700 20847 20939.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 253 352 1134 1164 1339 2065 2092 2125 2165 2595 2714 3213 3609 3610 4025 5274 5660 5847 5985 7024 7267 8018 8443 8992 9315 9316 10508 10961 11038 11184 11330 11977 12199 13011 13074 13225 13539 14374 14749 16535 16801 17044 17115 17118 17250 17410 17527 17625 17654 17698 17712 18702 18852 18988 19023 19300 19317 19363 19445 19661 19756 19775 19849 19862 20327 20354.

3. 4½ pCt. Prioritätsobligationen III. Emission (VIII. Ausloosung).

53 Stück à 300 ℳ

No. 141 222 253 292 543 549 572 607 1187 1446 2351 2386 2944 2958 3175 3195 3234 3826 3843 4545 4637 4682 4740 4780 5907 5912 5931 5966 6044 6051 6061 6098 6117 6222 6319 6345 6403 6627 6636 6760 6761 6764 6869 6927 7003 7055 7059 7086 7120 7146 7173 7184 7354.

10 Stück à 1500 ℳ

No. 7591 7700 8093 8097 8306 8397 8404 8868 8997 8998.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 1432 2910 4179 4180 4930 4977 5554 5563 5576 5979 7340 7740 8688.

4. 4½ pCt. Prioritätsobligationen IV. Emission.

I. Theil (VI. Ausloosung).

21 Stück à 500 ℳ

No. 1259 1542 1606 1762 1880 1988 2127 2238 2239 2309 2349 2417 2458 2467 2562 2606 2609 2709 2835 2956 2965.

4 Stück à 2000 ℳ

No. 3013 3107 3143 3240.

II. Theil (V. Ausloosung).

18 Stück à 1000 ℳ

No. 4009 4313 5416 5549 5682 5768 5795 5803 5948 6013 6048 6276 6383 6401 6406 6562 6624 6750.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 989 1438 1486 1487 1563 2547 2686 3069 3206 3745.

Die Zahlung der Kapitalbeträge der am 15. Juli gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. Dezember d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörenden Zinscoupons und Talons am 2. Januar k. J. und an jedem folgenden Montage, Dienstage, Donnerstage und Freitage von 9 Uhr Vormittags bis 12 Uhr Mittags bei unserer Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, woselbst auch die von früheren Ausloosungen restirenden Obligationen schon jetzt an den bezeichneten Wochentagen zur Einlösung präsentirt werden können.

Die ausgeloosten Prioritätsobligationen II. Emission werden auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst.

Altona, den 19. Dezember 1884. (3100)

Königliche Eisenbahndirektion zu Altona. Von den laut Bekanntmachung der vormaligen Direktion der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft vom 28. Dezember 1876 zum 1. Juli 1877 gekündigten Altona-Kieler Prioritätsobligationen II. Emission ist die nachstehende Nummer bisher noch nicht zur Einlösung präsentirt worden:

No. 12109 über 100 Thaler, jetzt 300 ℳ

Der Inhaber dieser Prioritätsobligation wird wiederholt aufgefordert, dieselbe bei unserer Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude Montags, Dienstags, Donnerstags oder Freitags von 9 Uhr Vorm. bis 12 Uhr Mittags einzureichen, wobei ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht wird, dass die Verzinsung dieser Obligation bereits mit dem 1. Juli 1877 aufgehört hat.

Altona, den 18. Dezember 1884. (3101)

V. Submissionen.

Submission. Die im Etatsjahre 1885/86 erforderlichen Côteline, Drelle, Filz, Flachsliderung, Flanell, Plüsche, Gardinenstoff, Gurten, Hanf, Hutnetze, Leder, Façon-, Feder-, Verdeck- und Planleinen, Nessel, Schafwollengarn, Hanfschläuche, Wachstuche, Waldwolle und Bindestricke sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbureau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franko Einsendung von 50 Pfennig bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Meter- etc. Waaren Gruppe IV“
bis zum Termine am
Mittwoch, den 7. Januar 1885, Vormittags 11 Uhr,
verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 18. Dezember 1884. (3102)
Königliche Eisenbahndirektion.

Submission. Die im Etatsjahre 1885/86 erforderlichen Telegraphenmaterialien, als Leitungsdraht, verzinkter Draht, Isolatoren mit und ohne Stutzen, Kupferpole und Zinkpole zu Meidinger Elementen, Thoncylinder zu Daniellschen Elementen und Morsepapier sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbureau

hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franko Einsendung von 50 Pfennig bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Telegraphen-Materialien“ bis zum Termin am Montag, den 5. Januar 1885, Vormittags 11 Uhr, verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 15. Dezember 1884. (3103)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Erfurt. Die Lieferung von 9 Stück Normal-Personenzugs-Lokomotiven mit Tendern soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im unterzeichneten Bureau, Neuegasse 29/33 zur Einsicht aus und werden gegen bestellgeldfreie Einsendung von 5 Mark und 50 Pfennig Porto an den Bureauvorsteher Eisenbahnsekretär Boye portofrei abgegeben.

Offerten sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum 8. Januar 1885, Vormittags 11½ Uhr, portofrei an das unterzeichnete Bureau einzusenden.

Erfurt, den 16. Dezember 1884. (3104)
Maschinentechnisches Bureau.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Verkauf abgängiger Materialien in Submission. Die in Mainz, Gustavsburg und Darmstadt lagernden abgängigen Oberbau- und Werkstätte-Materialien sollen im Wege der Submission verkauft werden.

Das specielle Verzeichniss der betreffenden Materialien nebst Bedingungen und Angabe der Lagerorte wird auf portofreies Verlangen von unserer Materialieninspektion hier verabfolgt.

Die Offerten sind bis spätestens am 30. Dezember 1884, Vormittags 10 Uhr, auf unserem Sekretariate einzureichen.

Mainz, den 15. Dezember 1884. (3105)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Specialdirektion.

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Erfurt. Wir beabsichtigen, 6 Stück ausrangirte grosse 4rädrige Erdtransportwagen im Submissionswege zu verkaufen und haben zu diesem Behufe Termin auf

Montag, den 12. Januar 1885, Vormittags 10 Uhr,

anberaumt.

Bezügliche Offerten sind bis zu diesem Termine an die unterzeichnete Hauptwerkstatt, frankirt und mit entsprechender Aufschrift versehen, einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können von unserm Bureauvorsteher, Eisenbahnsekretair Heinemann gegen freie Einsendung von 50 ₰ Kopialien bezogen werden, auch stehen die Wagen auf diesseitigem Werkstätten-Terrain werktäglich Vormittags von 9—12 Uhr zur Ansicht bereit.

Tempelhof, den 22. Dezember 1884. (3106)
Königliche Hauptwerkstatt.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Betriebs-Amtes angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien als:

Schienen-, Guss-, Schmelz-, Schmiedeeisen und diverse andere Materialien sollen im Wege der Lizitation verkauft werden. Versiegelte Offerten mit der Aufschrift „Offerte auf den Ankauf alter Materialien“ sind bis zum 6. Januar 1885 Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen und werden solche in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 7. Januar 1885 Vormittags 10 Uhr eröffnet.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf kommenden Materialien und Offertenformulare sind von unserem Bureau-Vorsteher in Stettin, Carlstrasse No. 1, gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ zu beziehen.

Je ein Exemplar derselben liegt in der Redaktion der Deutschen Submissionszeitung „Cyclop“, des Centralblattes der Bauverwaltung, im Bureau des Berliner Baumarkt, in der Börsen-Registratur in Berlin und bei dem Magazin-Verwalter Petzold in Stettin — Stettiner Bahnhof — zur unentgeltlichen Einsichtnahme auf.

Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt
Berlin-Stettin. (3107)

VII. Be- und Entladefristen.

Vom 22. d. M. ab werden für den gesammten Versand- und Empfangsverkehr der diesseitigen Station Berlin die Be- und Entladefristen von sechs Tagesstunden bis auf Weiteres wieder auf zwölf Tagesstunden ausgedehnt.

Berlin, den 20. Dezember 1884. (3108)
Königliche Direktion
der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Die laut unserer Bekanntmachung vom 2. Dezember cr. auf 6 Tagesstunden herabgesetzte Frist für die **Be- und Entladungen** offener Güterwagen wird vom 23. d. Mts. ab wieder auf 12 Tagesstunden verlängert.

Berlin, den 22. Dezember 1884. (3109J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.



Pumpen (Dampfpumpen)
für alle Zwecke in allen Grössen.
Spritzen in verschiedenen Grössen.
Windmotoren.
Patent. mech. Schmierapparate für Dampfcylinder.
Rich. Langensiepen,
Masch.-Fabr. Buckau-Magdeburg.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Die
Neue Börsen-Zeitung
in Berlin
(15. Jahrgang)
erscheint an allen Wochentagen sofort nach Schluss der Börse und enthält:

1. sämmtliche hier eingehende politische, finanzielle und kommerzielle Telegramme;
2. einen politischen Theil, ausgezeichnet durch die Vollständigkeit, Präzision und Schnelligkeit seiner Nachrichten;
3. ein Feuilleton, das eine Fülle interessanter Tagesneuigkeiten u. Theaternachrichten bringt;
4. einen Kurszettel, der ausser sämmtlichen an der Berliner Börse gehandelten Effekten einen Kursbericht der Fonds- und Produkten-Börse enthält;
5. die offizielle, bei der Reichsbank eingeführte, von der Redaktion des „Reichs- und Staats-Anzeigers“ bearbeitete Verloosungsliste allwöchentlich;
6. die rascheste Mittheilung aller derjenigen Nachrichten, die der Besitzer von Effekten und Derjenige, der solche zu erwerben beabsichtigt, wissen muss, um sich vor Nachtheil zu bewahren.

Ferner wird jede Anfrage der Abonnenten entweder durch die Rubrik
Rathgeber
in der Zeitung oder, wenn gewünscht wird, brieflich unentgeltlich sofort beantwortet.

Der Abonnementspreis pro Quartal beträgt nur **5 Mark*)**.

Probenummern werden unentgeltlich zugesandt.

Neu hinzutretenden Abonnenten wird die Zeitung nach Einsendung der Abonnementsquittung an die Expedition schon von jetzt ab gratis zugesandt.

*) Die billigste, täglich erscheinende Börsenzeitung.

Expedition der „Neuen Börsenzeitung“,
Berlin, SW., Dessauerstr. 35.

Circuliröfen
Patent Hohenzollern No. 1136.

Diese Oefen werden für Werkstätten und Säle in 4 Grössen hergestellt und genügt erfahrungsmässig zur Erhöbung der Temperatur eines Raumes um 10° Cels. einer für

5000 cbm Inhalt	mit 800 mm	Durchm.
3500 „ „	„ 650 „	„
2000 „ „	„ 500 „	„
1000 „ „	„ 350 „	„

Durch rapide Luftcirculation geben die Oefen einen hohen Nutzeffekt und sind bereits weit über 1000 Stück im Betrieb.

Weydemeyer & Jahn
Eisengiesserei in Plagwitz-Leipzig.



Neuestes Zeugniss der automatischen Vacuum-Bremse von Gebr. Körting, Hannover.

Moskau-Kursk Eisenbahn-Gesellschafts-Verwaltung.
2. November 1884.

Die Verwaltung der Moskau-Kursk Eisenbahn-Gesellschaft bescheinigt hiermit den Bevollmächtigten der Firma **Gebr. Körting in Hannover,** dass die von denselben laut Contract in den Jahren 1883/84 an die Moskau-Kursk-Bahn gelieferten automatischen Vacuum-Bremsen an den Courier- und Postzügen und einem Passagierzuge angebracht sind und augenblicklich noch ein Passagierzug mit dieser Bremse ausgerüstet wird.

Sämmtliche angebrachten Apparate zeichnen sich sowohl durch ihre Dauerhaftigkeit als auch durch sorgfältige Ausführung aus und sind höchst wirksam.

Dieses bescheinige durch meine Unterschrift unter Beidruckung meines Siegels.
L. S. (gez.) Ober-Mechaniker **Lehrs.** Geschäftsführer **W. Duschkin.**

Die **Schwedische Staatsbahn** hat ausserdem, nachdem dieselbe bereits 20 Locomotiven mit Tender und 100 Wagen mit unserer Bremse ausgerüstet hat, dieser Tage eine Nachbestellung auf 20 Ausrüstungen für Locomotiven und Tender und weitere 20 Ausrüstungen für Wagen gemacht.

Die **Gotthardbahn,** welche bislang die Hardy-Bremse verwandte, hat kürzlich behufs Erprobung unserer Bremse, die erforderlichen completen Bremsausrüstungen für die Züge dieser Strecke Locarno-Bellinzona bestellt.

Für die **Rumänische Staatsbahn** haben wir 4 complete Bremsausrüstungen in Arbeit.

Soeben ist in **C. W. Kreidel's Verlag** in Wiesbaden erschienen:

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens
in technischer Beziehung.
Organ des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Herausgegeben von
E. Heusinger von Waldegg.
Vierzigster Jahrgang. Neue Folge. XXII. Band. — 1885.
Erstes Heft mit 5 Tafeln Zeichnungen in Folio, 1 Tafel in Quart und 22 Holzschnitten.
Jährlich 6 Hefte. — Preis des Jahrgangs 20 ℳ.
Inhalt:

Original-Aufsätze. Die neue Schnellzugs-Locomotive der Holländischen Eisenbahn. Von G. A. A. Middelberg. — Artikulirte Lokomotive mit vier gekuppelten Achsen und Zahnrad-Uebersetzung, gebaut von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur. — Neue Art der Bahnwärter-Kontrolle, eingeführt bei der Russischen Staatsbahn Charkow-Nikolajew. Von Th. Schmidt. — Stationsbremse. Von L. Vojáček. — Beachtenswerthe Erfahrungen an eisernen Querschwellen. — Beobachtungen an gebrochenen Triebzapfen von Lokomotiven der Eisenbahndirektion Bromberg in deren Hauptwerkstatt zu Berlin. Von F. Maiss. — Querschwellen mit direkt eingewalzten geneigten und verstärkten Auflageflächen. Von J. W. Post. — Th. Kommerell's verbessertes Urinal-Kloset für Eisenbahnwagen. — Bemerkungen zur Konstruktion und Verwendung der verschiedenen Räder unter Eisenbahnwagen. Von Ingenohl. — Schub- und Hubweiche, zur Erzielung eines sichern Anschlusses der Zungen an der Stockschiene. Von M. Pollitzer.
Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens. (3110)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 102. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 31. Dezember 1884.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 20. Dezember 1884.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt das Inhaltsverzeichniss des Jahrgangs 1884 sowie No. 24 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Schmalspurbahnen
im Deutschen Reich, in Oesterreich-Ungarn und in den Niederlanden.

Während man für die Hauptbahnen in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Italien, Schweden und Norwegen bekanntlich die von England überkommene Spurweite von 1,435 m für den Abstand der beiden Schienenstränge von einander angenommen hat und nur Russland und Spanien die abweichende breitere Spur von 1,524 resp. 1,74 m einführte, ist die Spurweite der Nebenbahnen, wenn wir zunächst die des Deutschen Reichs in Betracht ziehen, eine verschiedene. Es giebt eine grosse Anzahl Nebenbahnen, welche die normale Spurweite der Hauptbahnen erhalten haben (sog. normalspurige von 1,435 m), aber auch solche, deren Spurweite geringer ist. Bei letzteren variirt die Spurweite (wie solches die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung gestattet) zwischen 0,75 bis 1,0 m.

In wirthschaftlicher wie in militärischer Beziehung ist es von Wichtigkeit, diese Schmalspurbahnen zu kennen. Namentlich für den Güterverkehr ist es von Bedeutung zu wissen, ob wegen der Schmalspur einer anschliessenden Bahn ein Umladen des Guts nothwendig ist oder ob die Wagen ungehindert von der einen Bahn auf die andere übergehen können.

Wir geben deshalb in Anschluss an den Aufsatz des Herrn Baurath Hostmann in voriger Nummer (S. 1304) nachstehend infolge eines aus dem Kreise unserer Leser geäusserten Wunsches nach der Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands pro 1882/83 *) und nach den uns weiter zur Verfügung stehenden Materialien eine Uebersicht der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen des Deutschen Reichs unter Angabe des Sitzes der Betriebsleitung, des Eröffnungsjahres, der Betriebslänge in Kilometern und der Spurweite der Linien.

*) Die Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen kann über diese Verhältnisse keine vollständige Auskunft geben, da nur die Verwaltungen von Vollbahnen Mitglieder des Vereins sind und wird auch über deren Schmalspurlinien nur in einigen Anmerkungen Mittheilung gemacht. — Die in Abschnitt K der Vereinsstatistik gegebene Zusammenstellung der für Privatzwecke betriebenen Eisenbahnen ist für unsere Frage unerheblich.

Wir bemerken hierbei, dass in der vorstehend erwähnten Statistik nur solche dem öffentlichen Verkehr dienende Schmalspurbahnen und normalspurige Dampftramways aufgenommen sind, bei welchen ein unmittelbarer Uebergang der Güter mittelst Trucks auf die anschliessende normalspurige Bahnlinie möglich ist. Bei dem grossen Interesse, welche die immer grössere Ausbreitung findenden Dampftramways haben, möchte jedoch auch eine Uebersicht über die letzteren Bahnen angezeigt sein und führen wir deshalb zum Schluss unter C. auch diese auf, soweit unsere Kenntniss reicht.*)

I. Deutsches Reich.

A. Schmalspurige Staatsbahnen:

a) dem Personen- und Güterverkehr dienend:

1. Sächsische Staatsbahnen:

Eröffnungsjahr		Länge km	Spurweite m
1881	Wilkau-Kirchberg-Saupersdorf	10,15	1,—
1882	Hainsberg-Schmiedeberg-Kipsdorf	26,07	
1884	Döbeln-Oschatz (zur Hälfte noch in Bau) .	27,1	
1884	Klotzsche-Königsbrück	19,5	
1884	Radebeul-Radeburg	16,7	
1884	Zittau-Reichenau-Markersdorf	13,6	

*) Eine Vervollständigung dieser Notizen, würde uns sehr willkommen sein. Wir bemerken zugleich ergänzend, dass die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienende 22,0 km lange Dortmunder Dampftramway, sowie Duisburg-Monning (3 km) normalspurig gebaut sind. Die Red.

2. Feldabahn (Staatsbahn im Grossherzogthum Sachsen-Weimar), 37,7 km und Sachsen-Meiningen 6,3 km (eröffnet 1879), gepachtet von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München. Linien:

	Länge	Spurweite
Salzungen-Dorndorf-Lengsfeld	19,65	1,—
Dorndorf-Vacha	4,95	
Lengsfeld-Dermbach	8,80	
Dermbach-Kaltennordheim	10,6	
3. Ocholt-Westerstede im Grossherzogthum Oldenburg (eröffnet 1876)	7,—	0,750

b) nur dem Güterverkehr dienend:

4. Oberschlesische Schmalspurbahnen (1853/56 eröffnet), 105,18 km. Der Betrieb (der Kgl. Eisenbahndirektion Breslau) findet auf 74,88 km mit Lokomotiven, auf 29,55 km mit Pferden statt. Die Hauptlinie sowie die Nebenlinien b, c, d laufen neben oder doch in nächster Nähe der Linien der Oberschlesischen normalspurigen Linien her.

	Länge	Spurweite
I. Hauptlinie Tarnowitz-Beuthen-Laurahütte und Georgshütte-Paulshütte	30,65	0,750
II. Nebenlinien		
a) von der Hauptlinie bei Tarnowitz nach Carl-Gustav-Grube	0,99	
b) von Karf nach Borsigwerk	5,13	
c) von Karf über Morgenroth nach Antonienhütte	10 69	
d) von Beuthen nach Morgenroth	6,12	
e) von Beuthen nach Scharley	3,37	
f) von der Hauptlinie bei Maczeikowitz nach Bley-Scharley	3,31	
III. ca. 45 Abzweigungen nach Gruben, Hütten und Steinbrüchen, von welchen die längsten:		
von Gutehoffnungshütte nach der Thurzohütte	4,21	
von Zawodzic nach der Wilhelmshütte	3,32	
von der Hauptlinie bei Maczeikowitz nach der Königshütte	3,10	
von der Hauptlinie bei Paulineschacht nach Kattowitz	3,14	

B. Schmalspurige Privatbahnen:

a) dem Personen- und Güterverkehr dienend:

	Länge	Spurweite
5. Bröltbalbahn (eröffnet 1862) Direktion in Köln: Hennef-Ruppichterod-Waldbröl mit Zweigbahn Schönenberg-Saurenbacherthal (2,35 km)	33,39	0,785
6. Rappoltsweiler Strassenbahn (1879) von Station zur Stadt Rappoltsweiler. Betriebsleitung in Rappoltsweiler.	4,—	1,—
b) nur dem Güterverkehr dienend:		
7. Lützelburg-Pfalzburger Strassenbahn*) (1884)	7,68	1,—
8. Rhene-Diemelthalbahn (1882). Direktion in Siegen (Bredelar-Martenberg).	10,99	1,—

C. Mit Dampfkraft oder Elektricität betriebene schmalspurige Strassen- und Zahnradbahnen, bei welchen kein Uebergang auf Normalspurbahnen stattfindet.

a) dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienend:

	Länge	Spurweite
1. Mülhauser Tramway (1882). Betriebsleitung in Mülhausen i. E.	32,—	1,—
2. Crefeld-Uerdinger Lokalbahn (1883). Betriebsleitung in Crefeld.	17,3	1,—
b) nur dem Personenverkehr dienend:		
3. Mannheim-Feudenheimer Strassenbahn (1884). Betriebsleitung in Feudenheim.	4,5	1,—
4. Drachenfels-Zahnradbahn (1883). Betriebsleitung in Königswinter.	1,6	1,—
5. Frankfurt-Offenbacher elektr. Trambahn (1884). Betriebsleitung in Frankfurt a/M.	6,6	1,—
6. Lichterfelder elektr. Eisenbahn (1880). Betriebsleitung Siemens & Halske in Berlin.	2,5	1,—
7. Niederwald-Zahnradbahn (1884). Betriebsleitung in Rüdesheim.	2,3	1,—
8. Stuttgart-Degerloch (1884). Betriebsleitung in Esslingen.	1,9	1,—
c) nur dem Güterverkehr dienen die Schmalspur-Strassenbahnen:		
9. Wülfel-Döhrener Strassenbahn (1882). Betriebsleitung in Döhren b. Hannover.	2,5	1,—
10. Itzehoe-Lägersdorf (1868). Betriebsleitung in Itzehoe.	7,0	0,875
11. Friedrichssegen Grubenbahn (Zahnradbahn (1880). Betriebsleitung in Oberlahnstein.	2,5	1,—
12. Herdorf-Kupferhütte Künst (1882). Betriebsleitung in Smithütte.	2,35	0,850

*) Diese Bahn ist in der Deutschen Eisenbahnstatistik von 1882/83 selbstverständlich noch nicht angegeben. In Bau befindet sich die zu derselben Kategorie gehörende Schmalspurbahn Kolmar-Kaisersberg-Schmierlach.

II. Oesterreich-Ungarn.

In Oesterreich-Ungarn sind nur sehr wenige Schmalspurbahnen und Zahnradbahnen (Kahlenberg- und Schwabenberg-Bahn) im Betrieb, selbst die Schleppbahnen sind meistens normalspurig gebaut. Die hauptsächlichsten Schmalspurbahnen sind:

	Länge	Spurweite
1. Die K. K. Bosnabahn: Brod-Sarajewo (1879). Betriebsleitung in Dervent.	268,—	0,760
2. Lambach-Gmunden (1855). K. K. General-Direktion der Oesterreichisch. Staatsbahnen in Wien.	27,49	1,106
3. Gran-Bresnitz-Schemnitz (1873)	23,096	1,—

Als Schmalspurbahn für Privatzwecke (Werksbahnen) und elektrische Bahnen werden im Gebiet der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen aufgeführt:

	Länge	Spurweite
Oesterreichische Staats-Eisenbahn Gesellschaft:		
Resicza-Böge-Moravicza. Betriebsleitung in Resicza.	34,1	0,950
Südbahn u. A.:		
Agendorf-Brennberger Kohlenbahn	7,08	0,79
Mödling-Brühl (elektrische Bahn) (1883)	2,9	1,—
Ungarische Staatsbahnen u. A.:		
Salgo-Tarjaner Zahnradbahn (1880)	5,3	0,79
Rostoken-Marksdorf (1884)	18,7	0,75
Agostonfalva-Köpeczer Kohlenbahn	4,3	0.80
Ujfalu-Vecseklö Kohlenbahn	10,—	0,80

III. In den Niederlanden.

Unter den Niederländischen Dampf-Tramways finden sich folgende Schmalspurbahnen*).

	Länge	Spurweite
Arnheim-Oosterbeck (Arnheim) 1884	4,5	1,067
Bergen op Zoom Tholen (Bergen op Zoom) 1882	7,5	1,067
s'Bosch-Helmond (s'Herzogenbosch) 1883	53,—	1,067
Breda-Oosterhout-Gertruidenberg (Breda) 1880/81	25,—	1,067
Dieren-Doetinchem-Terborgh (Doetinchem) 1881	24,—	0,750
Gouda-Bodegraven (Gouda) 1882	8,8	1,750
Hoorn-Enkhuizen (Hoorn) 1883	8,2	1,—
Middelburg-Vlissingen	8,2	1,44
Tilburg-Waalwyk mit Zweigbahn (Tilburg) 1881/82	27,—	1,067
Winschoten-Finsterwolde-Scheemda, Linien der Oldambt-G. (Finsterwolde) 1882	24,—	1,067
Ysel Stoom Tramway (s'Gravenhage) 1882/83. Leiden-Vorschoten 6,3 km, Utrecht-Vreeswyk 11 km, Gouda-Oudevater 14 km.	44,—	1,067
Zandvoort-Kostverlooren (elektr. Eisenb.) 1883	1,8	1,—
Zeist-Driebergen-Amerongen u. Driebergen-Doorn (Utrecht) 1862	19,—	1,067

IV. In Luxemburg.

	Länge	Spurweite
Die Luxemburgischen Sekundärbahnen (1882):		
Luxemburg Remich	27,3	1,—
Cruchten-La Rochette	12,1	1,—

Die Lokalbahn von Gemünden nach Hammelburg.**)

Die am 1. Juli d. Js. zur Eröffnung gelangte Lokalbahn von Gemünden nach Hammelburg ist in ihrer ganzen Bauanlage nach den im Bayerischen Lokalbahngesetz vom 21. April 1884 aufgestellten Normen durchgeführt, nach welchen 12 normalspurige und 1 schmalspurige Bahn von 1 m Spur, zusammen 293 km, mit einem Gesammt-Kostenaufwand von 16 700 000 *M.* in den nächsten Jahren gebaut werden sollen.***) Für diese Lokalbahnen ist als oberster Grundsatz das völlige Anpassen an die örtlichen Verhältnisse und die thunlichste Vereinfachung aller Bauobjekte vorgeschrieben. Als eine mehr ins Grosse gehende erste Probe dieser neuen Ordnung für Bau und Betrieb sollte nun der Bau der 25 km langen Saalbahn (Gemünden-Hammelburg) dienen.

Sehr dankenswerth erscheint es daher, dass von berufenster Seite eine Darstellung ihres Baues und des angeordneten Betriebsmodus in dem oben angeführten Werke ausführlich dargelegt wird, aus welchem wir die nachstehenden Angaben mittheilen.

In gedrängter anschaulicher Weise zeigt uns Ebermayer, wie die vollste Vereinfachung aller Bahnobjekte mit der völligen Anpassung an die Bodengestalt Hand in Hand ging, eine durch die gegebene Terrainkonfiguration in dem tief eingeschnittenen

*) Siehe No. 92 S. 1186 dieser Zeitung.

**) Von G. Ebermayer, K. Oberingenieur in München, mit Zeichnungen. München. Th. Ackermann, Königl. Hofbuchhandlung. 1884.

***) Die Bahn von Gemünden nach Hammelburg befand sich nicht unter den nach dem Gesetz vom 21. April 1884 auszuführenden Bahnlinien, sondern war schon durch ein Gesetz vom 1. Februar 1880 als normalspurige Vizinalbahn (als Hauptbahn zweiter Ordnung) zur Ausführung bestimmt worden. Bei dem für die Bahn in Aussicht stehenden nur geringen Verkehr wurde jedoch massgebenden Ortes die Ausführung nach den neuen Grundsätzen für Lokalbahnen verfügt.

und sehr stark gewundenen Thale der Fränkischen Saale schwierige Aufgabe. Wir bewundern die bis ins Kleinste gehende Konsequenz im Aufsuchen von Ersparungen sowohl für das Horizontal- als für das Vertikalprofil des Bahnkörpers.

Als Beispiel, wie man allen die Bahn vertheuernden Hindernissen aus dem Wege ging, giebt Ebermayer an, dass die Bahn mittelst Anwendung eines Kurvenradius von 150 m zwischen zwei Fischweihern, für welche eine übertriebene Summe gefordert wurde, mitten hindurch geführt wurde, so dass dieselben unberührt blieben. Wo die Strassen- oder Wegekrümmungen es zuliessen, wurde die Bahn so tracirt, dass ihre Böschungskanten gegen die Strasse hin mit deren eigenen Böschungskanten oder der Strassenkante selbst zusammenfielen, damit nicht ein unbenutzter Terrainstreifen zwischen beiden blieb, welcher zwecklos hätte erworben werden müssen. Nur wo Alleebäume stehen, deren Beseitigung zu kostspielig gewesen wäre, wurde von diesem Grundsatz abgegangen.

„Um in dieser Beziehung mit Sicherheit projektiren zu können, waren sämmtliche auf der ganzen Länge der Bahnlinie in deren unmittelbarer Nähe sich findenden ca. 1 400 Obstbäume auf eine provisorisch abgesteckte Operationslinie genau eingemessen und, nach Art und Höhe, Stammstärke, Kronenausladung, Alter und Ertragsfähigkeit bestimmt, in einem Verzeichniss zusammengestellt worden, nach welchem es möglich wurde, schon bei Festlegung der Bahntrace auf dem Papier einzelnen besonders werthvollen Obstbäumen mit der Bahn auszuweichen, wenn hierdurch nicht anderweitige Mehrkosten entstanden.“

Diesem Trachten nach billiger Erwerbung des Areals und der Vermeidung von Erdarbeiten entsprach auch durchweg die Behandlung von Kunstbauten. Für Durchlässe, soweit sie nicht als offene hergestellt wurden, verwendete man ausgiebig Cementrohre und zur Ueberdeckung von Brücken Walzeisenträger. Für den Oberbau ward, um die Bahnunterhaltungsarbeiten auf ein Minimum zu beschränken, ein System mit eisernen Langschwellen gewählt à 9 m lang, für Kurven nach den betreffenden Radien von Seiten des liefernden Walzwerkes, der Gebrüder Krämer in St. Ingbert, gebogen angewendet.

Die Stationsanlagen der Linie zeigen jedenfalls am meisten, dass man sich über das Schablonenhafte bei dieser Bahn vollständig erhoben hat. Es giebt auf der ganzen Linie nur eine einzige eigentliche Zwischenstation (Gräfendorf), deren Hauptbau, Ladehalle, Nebengebäude ca. 25 000 *M.* erforderten. Sodann hat man drei Haltestellen à 18 000 *M.*, die je von einem einzigen Bediensteten, inclusive der Streckenbegehung, versehen werden und an denen der Zug nur je nach Bedürfniss halten bleibt. Letzteres ist erleichtert dadurch, dass die durchschnittliche Zuggeschwindigkeit nur 20 km pro Stunde beträgt (Maximalgeschwindigkeit von 25 km ist zulässig), bei frequenteren Ueberfahrten und an Strecken, welche Vorsicht erheischen, hat man ein Tempo von nur 15 km pro Stunde berechnet, so dass die Ueberfahrten keiner Ueberwachung und keiner Barrièren bedürfen. Die Lastwagen dürfen nur mit 17 t oder mit 340 Ctr. beladen sein.

Die gesammte Herstellung dieser 28 km langen Linie hat sich auf nicht höher als auf 1 300 000 *M.* belaufen. Mit Schmalspur, welche zuerst projektirt war, wäre sie um ca. 0,2 Millionen Mark niedriger gekommen, als Vizinalbahn nach dem früheren Gesetze um 2,5 Millionen höher. Die Hochbauten und Stationseinrichtungen haben effektiv 153 000 *M.* gekostet, die Grunderwerbung 150 000 *M.*, da letztere in Bayern von den betreffenden Lokalgemeinden und Einzelinteressenten zu leisten ist, so wird bei einer mit ähnlichen Bauaufgaben belasteten Vizinalbahn, wie sie der Gemünden-Hammelburger zukamen, das Kilometer um 41 000 bis 42 000 *M.* hergestellt werden. In Folge der Inundationsverhältnisse und der nöthigen Stationsanlagekosten hat die Hammelburger Linie immerhin mehr beansprucht (wie dies auch schon der ursprüngliche Kostenvoranschlag 1880 zu 135 000 *M.* pro Kilometer zeigt). Jedenfalls entnimmt man aber gegenüber den schmalspurigen Anlagen, dass sich letztere nur unwesentlich billiger in der Anlage stellen (das Verhältniss zu den normalspurigen ergiebt sich höchstens wie 5 : 6, eigentlich wie 4,00 : 4,78), während doch das Bedürfniss eines ungehinderten Wagenübergangs auf die Hauptbahnen fast überall sich bemerbar machen wird. —

Aus dem ungemeinen Abstand der Kosten eines solchen Bahnbaues gegenüber den Baukosten der bisher in Bayern hergestellten Bahnen ersehen wir, wie aussichtsvoll sich die Anlage der nach dem neuen Gesetz ermöglichten Lokalbahnen gestaltet. Denn nach den amtlichen Nachweisen vom Jahre 1882 kosteten die eigentlichen Staatsbahnen pro Kilometer 228 555 *M.*, die Vizinalbahnen desgleichen 92 335 *M.* — für die Gemünden-Hammelburger Bahn nur 47 840 *M.* Man schliesst wohl nicht mit Unrecht, dass die weiteren praktischen Versuche in letztberührtem System uns noch einige Fortschritte in der Kostenreduktion bringen werden.

Allerdings noch wichtiger für die Rentabilität ist die Betriebsweise. Die Organisation des Saalbahnbetriebes lässt vor Allem in der gewichtigsten Unkostenposition Minderung eintreten, nämlich in den Personalausgaben: es giebt nicht so viel „Arbeitstheilung“, d. h. die einzelnen Bediensteten werden vielseitiger verwendet; man hat keine eigenen Angestellten für Bahnbewachung; es ist nicht den ganzen Tag über ein Schalterbeamter dem wenig zahlreichen Publikum der Zwischenpunkte zur Disposition; die Fahrbillette werden im Zuge abgegeben u. s. w.

Als Vorstand der Endstation, von welcher aus die Betriebsführung stattfindet, ist ein Ingenieur aufgestellt, welchem gleichzeitig die Leitung des Gesammtdienstes auf der Lokalbahn, einschliesslich der Bahnunterhaltung übertragen ist.

Die Gütertarife sind so regulirt, dass in sämmtlichen Güterbeförderungsklassen Zuschläge zu den für die Hauptbahnen giltigen Tarifsätzen erfolgen.

Diese wenigen Andeutungen über die an vorliegender Bahn in Aussicht genommene Betriebsführung mögen hier genügen; endgiltig wird sich die vortheilhafteste Art dieses Bahnbetriebes erst aus den weiterhin zu machenden Erfahrungen bestimmen lassen. —

Diejenigen Leser, welchen es um genauere Orientirung zu thun ist, verweisen wir auf die mit vielen in den Text eingedruckten Holzschnitten und zwei Blatt Zeichnungen ausgestattete empfehlenswerthe Broschüre des Herrn Ebermayer.

Strassenbahn mit Dampfbetrieb auf dem Kurfürstendamm bei Berlin.

Es ist bekannt, dass in früheren Jahren auf einzelnen der Pferdebahnlinien Berlins Versuche mit der Einführung von Dampfbetrieb gemacht worden sind. Alle diese Versuche scheiterten zum wesentlichen Theil sowohl an den seitens der Verkehrspolizei gestellten hohen Anforderungen, zum andern daran, dass die Einführung des Dampfbetriebs eine beträchtlich grössere Stärke des Oberbaues der Strassenbahnen, als sie früher durchgehends nur vorhanden war, voraussetzt.

Seit etwa 5 Jahren ist es von der Einführung des Dampfbetriebs selbst auf nur einzelnen Linien des z. Z. vielleicht 120 Kilometer Länge umfassenden Strassenbahnnetzes von Berlin vollkommen still; sogar der elektrische Betrieb, der vor ein paar Jahren auf der Linie Charlottenburg-Spandauer Bock probeweise eingerichtet war, ist längst wieder aufgegeben worden.

Um so mehr überrascht die Ankündigung, dass in den nächsten Tagen Dampfbetrieb auf der eben in Vollendung begriffenen Strassenbahn auf dem Kurfürstendamm eröffnet werden soll. Wir entnehmen über die betreffenden Verhältnisse der „Deutschen Bauzeitung“ No. 102 vom 20. Dezember folgende Notizen:

Das Kurfürstendamm-Unternehmen verfolgt den Zweck, einen Streifen der Gegend zwischen dem Westen Berlins und dem Grunewald rasch in die Bebauung hinein zu ziehen. Die Gesellschaft, welche die zunächst in Frage kommenden Bauterrains besitzt, hat den mehr als 3 km langen Landweg zu einem „Boulevard“ mit mehreren Baumreihen, 2 Fahrstrassen, Reitweg u. s. w. umgewandelt und in den beiden Fahrstrassen Strassenbahngleise gelegt, um so für Ansiedler zunächst die Möglichkeit eines bequemen und billigen Verkehrs mit dem Stadtinnern zu schaffen. Ferner auch soll die Strassenbahn dem in den Sommermonaten ziemlich lebhaften Verkehr Berlins mit dem Grunewald dienen, einem Verkehr, der hinsichtlich seines Umfangs durchaus von Jahreszeit und Witterungszuständen abhängig ist, zur Winterszeit so gut wie aufhört, an Sonn- und Festtagen im Sommer dagegen einen sehr bedeutenden Umfang annehmen kann.

Diesem doppelten, nach seinem Umfange vorerst jeder Schätzung sich entziehenden Verkehrszweck ist in ökonomischer Weise mit einem Pferdebetriebe überhaupt nicht zu genügen: soll derselbe Erfüllung finden, so bietet sich als einziges Mittel der Dampfbetrieb. Die Genehmigung zur Einführung desselben stiess auf keinerlei Schwierigkeiten, theils weil die neue Strassenbahn vorerst noch ganz im freien Felde liegt, also keine Belästigungen oder Gefährdungen für die wenigen Ansiedler, welche dort ihre Wohnstätte aufgeschlagen haben, mit sich bringen kann, theils auch weil durch die Anlage von zwei hinreichend breiten Fahrstrassen und eines breiten Reitweges auf dem Kurfürstendamm für die Sicherheit des Reit- und Fahrverkehrs in sehr ausreichender Weise Sorge getragen ist.

Das Oberbausystem der Strassenbahn ist das Haarmann'sche, gebildet aus 2 neben einander gelegten unsymmetrischen Stahlschienen, welche auf einer Bettung aus Steinschlag ruhen, die mit der Dampfwalze gedichtet ist.

Zum Betriebe dient der Dampfspurwagen von Rowan, welcher bereits früher in Berlin gesehen, damals aber nebst andern Bewerbern wieder verschwunden ist. Dieser Wagen ist inzwischen auf der Kopenhagener Strassenbahn in Thätigkeit gewesen und bei den mehrjährigen im praktischen Betriebe gewonnenen Erfahrungen entsprechend verbessert worden.

In den Dampfspurwagen sind Maschine und Wagen zu einem Ganzen verbunden, doch nur so, dass die Verbindung der auf einem Truckgestell gelagerten Maschine mit dem Wagen jederzeit gelöst werden kann. Die Maschine ist so angeordnet, dass dieselbe von dem vordern Theile des Wagenkastens voll-

ständig umschlossen wird, also ganz unauffällig ist, zumal auch das Schornsteinrohr nicht aus der Wagendecke herausragt. Sie ist in allen Theilen gut übersehbar, hat zwei stehende Dampfkessel und ist 25 pferdig, ausreichend zur Mitbeförderung auch eines zweiten Wagens. Die Kessel sind auf 13 Atmosphären geprüft und beanspruchen deshalb nur einen sehr geringen Raum, wie auch der Wasserbehälter nur sehr klein ist. Selbstverständlich arbeitet die Maschine mit Kondensation unter Anwendung von Registern aus Kupferwellblech, welche mittelst Draht an Eisenbügeln über der Wagendecke aufgehängt sind. Die Kondensation des Dampfes erwies sich bei den Fahrten, welche in den letzten kühlern Tagen unternommen wurden, als vollkommen.

Im dienstfähigen Zustande wiegt der Dampfspurwagen 6¾ t. Kommt die Besetzung des Wagens mit 30 Personen hinzu, so wird ein grösster Raddruck von 1,6 t bewirkt. Die Wagen sind durch eine Zwischenwand in 2 Abtheilungen zerlegt, womit jedenfalls eine Bequemlichkeit für die Insassen geschaffen ist. Die grösste Fahrgeschwindigkeit ist vorläufig zu 10 km pro Stunde festgesetzt; eine spätere Erhöhung dürfte ebenso unbedenklich als leicht zu erreichen sein, zumal die Bremseinrichtungen so vollkommen wirken, dass der Zug auf 1 Wagenlänge zum Halten gebracht werden kann. Die Bremsen auch der Wagenräder werden vom Maschinisten bedient.

Der Rowan'sche Dampfspurwagen wurde früher in England gebaut. Zu dem auf dem Kurfürstendamm in Betrieb gesetzten Dampfspurwagen ist die Maschine von Borsig in Berlin, der eigentliche Wagen von Herbrandt in Köln-Ehrenfeld geliefert worden.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Eröffnung der Gölniczthalbahn.

Die Gölniczthalbahn wird am 27. Dezember l. J. für den Güterverkehr und am 31. Dezember l. J. für den Personenverkehr eröffnet mit den Stationen ab Margitfalu: Máriahuta-Zsakarócz 6 km, Gölniczbánya 8 km, Prakfalu 16 km, Szepes-Remete 24 km, Gözfürész 28 km, Szomolnokhuta 33 km.

Die Strecke Margitfalu-Gölniczbánya ist normalspurig, die Strecke Gölniczbánya-Szomolnokhuta schmalspurig, demzufolge in der Station Gölniczbánya ein Umsteigen der Reisenden und das Umladen des Reisegepäcks und der sonstigen Transportgegenstände nach Massgabe der Bestimmungen der für diese Bahn, mit Giltigkeit vom Eröffnungstage, ausgegebenen Tarife eintritt.

Die Station Gözfürész dient nur für den Verkehr von Personen, Reisegepäck und in vollen Wagenladungen aufgegebenen Frachtgütern, die anderen Stationen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Badische Staatseisenbahnen.

Die Station Eschelbronn der Badischen Staatseisenbahnen wird am 1. Januar k. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Aus dem Jahresbericht pro 1883.

Die Ergebnisse des Betriebes waren folgende: Es wurden 362 003 Personen incl. Militär (gegen 362 699), 233 t Reisegepäck (gegen 229 t), 3 229 t Vieh (gegen 2 453 t) und 744 597 t Güter (gegen 678 394 t im Vorjahre) befördert und hierfür im Personenverkehr 180 669 ℳ (gegen 182 536 ℳ) und 929 327 ℳ (gegen 907 780 ℳ) im Güter- etc. Verkehre, davon für Gepäcküberfracht 2 403 ℳ (gegen 2 239 ℳ), für Beförderung von Eilgütern 3 378 ℳ (gegen 2 882 ℳ), für Beförderung von Stückgütern 47 877 ℳ (gegen 44 852 ℳ), für Beförderung von Wagenladungsgütern 815 442 ℳ (gegen 794 872 ℳ), für Viehtransporte 15 209 ℳ (gegen 12 422 ℳ) und an Nebeneinnahmen 45 018 ℳ (gegen 50 513 ℳ im Vorjahre) vereinnahmt.

Die Betriebskosten betrugen für die allgemeine Verwaltung 145 174 ℳ (gegen 127 689 ℳ), für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 186 097 ℳ (gegen 298 023 ℳ), für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 165 241 ℳ (gegen 149 887 ℳ) und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 105 982 ℳ (gegen 115 854 ℳ im Vorjahre).

Der Betriebsüberschuss belief sich auf 640 115 ℳ (gegen 455 150 ℳ) oder pro Kilometer Betriebs-Bahnlänge 5 873 ℳ (gegen 4 176 ℳ) und pro Wagen-Achskilometer 6,02 ₰ (gegen 4,15 ₰ im Vorjahre).

Betriebsergebnisse der Königlichen Militär-Eisenbahn pro 1883/84.

Eine Vergleichung der Ergebnisse des Jahres 1883/84 mit denen des Vorjahres ergiebt folgendes Resultat.

Die Differenzen betrugen:

Personen-Anzahl	Tarif- und Militärgut t	Einnahmen ℳ	Ausgaben ℳ	Ueberschuss ℳ
+ 1 776 in % 1,84	+ 15 324 in % 32,16	— 24 289 in % 31,83	— 11 778 in % 15,85	+ 12 511 in % 621,20

Die Verkehrsresultate des Jahres 1883/84 waren folgende:

Es wurden befördert: 96 341 Personen (incl. 79 354 Militärpersonen unentgeltlich), 10 t Reisegepäck (incl. 9 t Freigewicht), 87 t Eilgut, 47 554 t Frachtgüter (incl. 14 419 t Militär- und Dienstgut frachtfrei).

Es hat ferner betragen: der absolute Personen- und Güterverkehr 3 776 109 Personenkm, 415 280 tkm, der specifische Personen- und Güterverkehr 82 791,3 Personenkm nach der ganzen Länge der Bahn von 45,61 km berechnet, 9 105 tkm Fracht- und Eilgut (incl. 2 381,8 tkm Militär- und Dienstgut).

Vereinnahmt sind: aus dem Personenverkehr 5 626 ℳ, aus dem Güterverkehr 23 460 ℳ, aus sonstigen Quellen 47 215 ℳ, zusammen 76 301 ℳ, pro Kilometer Bahnlänge 1 673 ℳ.

Dagegen sind ausgegeben: für die allgemeine Verwaltung 5 045 ℳ, für die Bahnverwaltung 30 050 ℳ, für die Transportverwaltung 39 189 ℳ, Pachtzins 3 ℳ, zusammen 74 287 ℳ.

Hiernach haben die Ausgaben in Prozenten der Einnahme 97,36 pCt. betragen.

Der Ueberschuss wurde dem Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen, welcher mit einem Bestande von 19 544 ℳ ult. 1883/84 abschloss.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Von der geschäftsführenden Direktion ist den Vereinsverwaltungen ein Entwurf eines neuen Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen unter dem Ersuchen um gef. Prüfung und event. Richtigstellung übersandt worden.

Cirkularschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6991 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss zur Karte der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit Angabe der Maximalladeprofile (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 6998 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend schleunige Rücksendung der Nachnahme-Begleitscheine zu Sendungen aus Oesterreich-Ungarn (abgesandt am 24. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen excl. der Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen).

No. 7005 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages, betreffend kombinirbare Rundreisebillete an die Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 7031 vom 23. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera und der Rinderpest etc. (abgesandt am 27. d. Mts.).

No. 7034 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 27. d. Mts.).

No. 7036 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 18.—20. d. Mts. in München abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 27 d. Mts.).

No. 7072 vom 25. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Entwurf eines neuen Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen (abgesandt am 27. d. Mts.).

Die Französischen Staatsbahnen.

Nach einem der Französischen Deputirtenkammer über den Etat der Staatsbahnen erstatteten Bericht beliefen sich die Anlagekosten der im Jahre 1878 verstaatlichten Linien am 31. Dezember 1883 auf 551 Millionen Francs, welchem Betrage noch die vom Staate in einer Höhe von 102 Millionen gewährten Subventionen an die früheren Konzessionsinhaber dieser Bahnen hinzuzurechnen sind. Die Gesammtausgabe betrug somit an vorbezeichnetem Tage 653 Millionen Francs.

Aus den dem Berichte beigegebenen Nachweisungen ist nicht zu ersehen, welche Aufwendungen der Staat seit 1879 in Folge Uebernahme des Betriebes und weiteren Ausbaues seines Netzes zu machen genöthigt war.

Nach einer Berechnung des „Journal du Lundi", welches eine sehr scharfe Kritik des vorstehend erwähnten Berichts giebt, ist in dem Zeitraume von 1879 — 1884 aus dem Betriebe der Staatsbahnen für den Staatsschatz die Belastung von 15 400 000 Francs auf 30 870 000 Frcs. gestiegen, d. h., dieselbe hätte sich in fünf Jahren verdoppelt und wäre in dem gleichen Zeitraume das jährliche Deficit von 12 auf 27 Millionen, d. i. um 125 pCt. gestiegen. Es sei vorauszusehen, dass speciell pro 1884 das Deficit 30 Millionen betragen werde, da man hierbei auch diejenigen 3 Millionen in Betracht ziehen müsse, welche die Staatsbahnverwaltung an die Orléansbahn für die Retrocession verschiedener Linien zu zahlen hat. Das Journal kommt schliesslich zu dem Resultat, dass die Gesammtkosten des Staatsbahnnetzes, excl. der 102 Millionen betragenden Subventionen schon jetzt sich auf mehr als 680 Millionen beziffert und dass nach Vollendung sämmtlicher noch 300 Millionen verlangenden Bauten das Staatsbahnnetz einen Kostenaufwand von mehr als einer Milliarde erfordert habe.

Der parlamentarische Berichterstatter lobt dagegen die erzielten Betriebsresultate und die in Folge der neuen Tarifirung erzielte Herabminderung der Transportsätze. Zur Darlegung dieser Vortheile hat der Referent zwei besondere Nachweisungen aufgestellt, von welchen die eine die Veränderungen in den durchschnittlichen Transportkosten der kilometrischen Einheit in dem Personenverkehre, die zweite diese Wandlungen in dem Güterverkehre veranschaulicht. Nach diesen Uebersichten betrug der durchschnittliche Satz pro Tonnenkilometer im Jahre 1881 bei sämmtlichen grossen Eisenbahngesellschaften 5,83 Cts., bei den Staatsbahnen dagegen nur 5,46 Cts.; auf ersteren Bahnen wurden pro Personenkilometer 5,04 Cts., auf den Staatsbahnen aber nur 3,85 Cts. erhoben. Die beiden letzteren Sätze betrugen im Jahre 1882 resp. 5,37 Cts. und 3,87 Cts.

Nach dem „Journal du Lundi" ist dieses Resultat, wenn man das erwähnte Deficit in Betracht zieht, nur auf Kosten der Steuerzahler zu erreichen gewesen.

Ueber die sehr erhebliche Beschaffung von Betriebsmitteln für das Staatsbahnnetz und über die ungünstigen Betriebsresultate desselben äussert sich das „Journal du Lundi" weiter wie folgt: „Der Staat hat gleichzeitig mit den Bahnen auch die Betriebsmittel der alten Gesellschaften angekauft. Dieselben sollten dem Verkehre auf den 1 529 km langen Strecken dienen und betrug der Ankaufspreis derselben 33 140 000 Frcs. Im Jahre 1880 verfügte die Staatsbahn über 943 Personen- und 5 618 Güterwagen; der mit denselben bewältigte Verkehr ergab eine Einnahme von 7 127 155 Frcs. für Personen- und von 8 129 187 Frcs. für Güterbeförderung, zusammen also 15 256 342 Frcs.

Im Jahre 1881 bestellte der Staat für 47 534 972,77 Frcs. Betriebsmittel, welche ab 1882 geliefert werden sollten, ja die Bestellungen beliefen sich — nach dem Referenten — selbst bis auf 75 230 443,38 Frcs. (In diesem Betrage sind die für den Ankauf der Betriebsmittel der früheren Gesellschaften aufgewendeten 33,1 Millionen Francs nicht einbegriffen.) Diesen Aufwendungen von 75 Millionen hat nun im Jahre 1883 eine Einnahme von 7 749 500 Frcs. im Personen- und von 10 047 900 Frcs. im Güterverkehr (zusammen 17 797 400 Frcs.) gegenüber gestanden, d. h. in anderen Worten: um im Jahre 1883 2 541 058 Frcs. mehr als 1880 einzunehmen, hat der Staat sich eine Ausgabe von 75 Millionen Francs aufgebürdet, welche bei einem Zinsfusse von 10 pCt. (für Verzinsung und gewöhnliche Abnutzung) einen jährlich aufzubringenden Betrag von 7,5 Millionen Francs erheischt.

Vor dieser Erweiterung des Bestandes an Betriebsmaterial betrugen die ein für allemal jährlich zu deckenden Lasten 8 360 247,89 Frcs.; dieselben übersteigen bereits heute die Summe von 14 Millionen. Im Jahre 1882 wurden 8 139 278 Personen und 2 739 689 t Güter, d. i. insgesammt 10 878 967 Einheiten befördert. Es kommen also auf jede Einheit 1,23 Frcs. an feststehenden Lasten. Die proportionalen Kosten sind dagegen mit 12 284 488,27 Francs anzusetzen, was pro Einheit eine Aufwendung von 1,13 Francs ausmacht. Hiernach hat also jeder Reisende dem Staate 2,36 Frcs. Kosten verursacht.

Um nun auf die Kosten zu kommen, muss der Staat die Güter, je nach ihrer Gattung, auf folgende Entfernungen befördern, nämlich Güter der

1. Klasse auf 15 km	4. Klasse auf 24 km	7. Klasse auf 50 km
2. „ „ 17 „	5. „ „ 27 „	8. „ „ 55 „
3. „ „ 20 „	6. „ „ 31 „	9. „ „ 80 „

und es müssen ferner die Reisenden in 1. Klasse 20 km, 2. in Klasse 26 km und in 3. Klasse 36 km mindestens zurücklegen.

Da indessen der durchschnittlich zurückgelegte Weg auf den Staatsbahnen nur eine Länge von 75 km hat, so müssen die Güter der 9. Klasse bereits mit Verlust transportirt werden.

Nach den statistischen Angaben von Picard hat der Staat im Jahre 1881 1 304 444 Personen auf eine Länge von 1 — 10 km und 1 730 764 Personen auf eine solche von 11 — 25 km befördert.

Ferner hat nach dem Jahresberichte des Verwaltungsrathes der Staatsbahnen die durchschnittliche Länge des von jeder Person zurückgelegten Weges im Jahre 1882 12 resp. 16 und 30 km betragen. Hieraus folgt nun, dass von 8 139 278 Reisenden deren 4 519 151 theilweise auf Kosten des Staates befördert worden sind, da die von ihnen bezahlten Preise nicht zur Deckung der ein für allemal feststehenden Lasten und der Betriebskosten hinreichen. Hierbei sind noch nicht einmal die Retourbillets, welche einen ferneren Verlust von 40 pCt. involviren, einbegriffen.

Wenn demnach die Betriebsresultate der Französischen Staatsbahnen im Verhältniss zum Anlagekapital sehr ungünstig erscheinen, so darf man nicht übersehen, dass in Frankreich der Plan der Verstaatlichung auf ein kleines Netz schlecht rentirender, in Konkurs gerathener Linien beschränkt wurde, welches von allen Seiten von mächtigen Konkurrenten, insbesondere von dem grossen Bahnnetz der Orléansbahn-Gesellschaft, umschlossen ist,*) welche den Staatsbahnlinien fast allen Durchgangsverkehr bis jetzt abschneiden kann, so dass dieselben auf einen ungenügenden Lokalverkehr angewiesen sind.

Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Aus dem Jahresbericht pro 1883.

Das Bahngebiet umfasst:

a) die Warschau-Wiener Eisenbahn mit	406,38 km
von welchen der Betrieb der Strecke Granica-Landesgrenze	0,52 „
in den Händen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist, während von den Abzweigungen für nicht öffentlichen Verkehr die nach Kiesgruben führenden Strecken von zusammen	11,68 „
lediglich den Zwecken der eigenen Verwaltung dienen und deshalb bei den Betriebsergebnissen nicht in Betracht kommen; es beträgt demnach die Betriebslänge für den Güterverkehr	394,18 „
bezw. für den Personenverkehr	345,93 „
b) die Warschau-Bromberger Eisenbahn mit	147,10 „

Die Ergebnisse des Betriebes waren folgende:

Es wurden a) 1 875 589, b) 405 276 Personen incl. Militär (gegen a) 2 027 179, b) 440 782 im Jahre 1882), a) 2 693, b) 955 t Reisegepäck (gegen a) 2 536, b) 873 t im Vorjahre), a) 17 165, 2 097 t Vieh (gegen a) 10,250, b) 3 631 t), a) 1 487, b) 252 t Fahrzeuge (gegen a) 1 072, b) 235 t), und a) 2 435 173, b) 472 311 t Güter (gegen a) 1 991 386, b) 428 043 t) befördert und hierfür im Personenverkehr a) 4 968 567, b) 947 464 ℳ (gegen a) 4 832 828, b) 911 148 ℳ) und a) 20 872 080, b) 2 309 786 ℳ (gegen a) 17 278 880, b) 2 234 109 ℳ) im Güter- etc. Verkehre, davon für Gepäcküberfracht a) 199 311, b) 51 824 ℳ (gegen 192 538, b) 47 639 ℳ), für Beförderung von Eilgütern a) 179 202, b) 39 128 ℳ (gegen a) 189 785, b) 39 547 ℳ), für Beförderung von Stückgütern a) 1 895 712, b) 325 784 ℳ (gegen a) 1 902 054, b) 313 486 ℳ), für Beförderung von Wagenladungsgütern a) 17 818 466, b) 1 761 503 ℳ (gegen a) 14 349 850, b) 1 681 849 ℳ), für Beförderung von frachtpflichtigen Betriebs- etc. (Regie)-Gütern a) 78 447, b) 2 217 ℳ (gegen a) 129 681 b) 7 423 ℳ), für Beförderung von Fahrzeugen a) 24 849, b) 4 167 ℳ (gegen 24 138, b) 3 591 ℳ), für Viehtransporte a) 240 237, b) 27 675 ℳ (gegen a) 159 035, b) 51 131 ℳ), und an Nebeneinnahmen a) 435 856, b) 97 488 ℳ (gegen a) 331 799, b) 89 443 ℳ im Vorjahre) vereinnahmt.

Die Kosten der Direktion, der Centralleitung etc. werden im Verhältniss von 75 pCt. von der Warschau-Wiener und 25 pCt. von der Warschau-Bromberger Eisenbahn gemeinschaftlich getragen.

Die Betriebskosten betrugen für die allgemeine Verwaltung a) 1 323 954, b) 441 652 ℳ (gegen a) 1 210 045, b) 421 026 ℳ im Jahre 1882), für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung a) 2 809 372, b) 722 899 ℳ (gegen a) 2 469 093, a) 440 548 ℳ), für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst a) 3 300 911, b) 582 673 ℳ (gegen a) 3 091 534, b) 563 297 ℳ), und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst a) 5 517 796, b) 1 196 013 ℳ (gegen a) 4 869 947, b) 1 347 176 ℳ im Vorjahre).

Der Betriebsüberschuss belief sich auf a) 13 496 336, b) 357 028 ℳ) gegen a) 11 081 376, b) 423 988 ℳ) oder pro Kilometer Betriebs-Bahnlänge a) 34 255, b) 2 429 ℳ (gegen a) 28 414, b) 2 884 ℳ) und pro Wagen-Achskilometer a) 5,84, b) 1,42 ₰ (gegen a) 5,52, b) 1,70 ₰ im Vorjahre).

An Betriebsmitteln waren vorhanden a) 225, b) 37 eigene Lokomotiven (gegen a) 230, b) 35), welche a) 3 611 196, b) 495 041 Zugkilometer gegen 3 253 816 b) 520 009 Zugkm) zurücklegten. Die Anzahl der Nutzkilometer betrug a) 3 712 903, b) 519 566 (gegen a) 3 397 540, b) 590 344 Nutzkm), a) 184, b) 65 Personenwagen excl. der Salon- und Hofwagen (gegen a) 184, b) 65), mit a) 6 820, b) 2 572 Plätzen (gegen a) 6 820, b) 2 572 Plätzen) und a) 1 080, b) 216 Lastwagen (gegen a) 1 030, b) 216 Lastwagen), deren Tragfähigkeit sich auf a) 9 485, b) 1 675 t (gegen a) 8 977, b) 1 675 t) bezifferte. Die Personenwagen legten a) 21 011 871, b) 4 463 484 Achskm (gegen

*) Man vergleiche den trefflich orientirenden Aufsatz von Dr. v. d. Leyen: Die neuen Verträge der Französischen Regierung mit den 6 grossen Eisenbahngesellschaften in Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung etc. N. F. VIII Heft 4 S. 150—190.
Die Redaction.

22 289 952, b) 7 228 078 Achskm), und die Lastwagen a) 174 354 854, b) 23 618 461 Achskm (gegen a) 158 546 459, b) 16 193 713 Achskm im Vorjahre) zurück.

Die Eisenbahnen Niederländisch-Indiens.

(Schluss.)

III. Dampftramways.

1. Seit 8. Juli d. Js. wird die etwa 5 km lange Staatstramway in Atjeh, zur Verbindung von Olehleh mit Kotta Radja, mit Dampf betrieben und am 1. August d. Js. die 6,659 km lange Strecke von Kotta Radja nach Lambaroe dem Betriebe übergeben.

Die Einnahmen auf der Linie Olehleh-Kotta Radja betrugen in 1883 41 177 fl. gegen 47 332 fl. in 1882 und die Betriebskosten 54 342 fl. gegen 46 754 fl. in 1882.

2. Samarang-Joana. Die erste Strecke dieser Linie in Samarang (4,3 km) wurde am 1. Dezember 1882 für den Verkehr eröffnet. Im Jahre 1883 wurden am 12. März und 2. Juli die übrigen Strecken der Stadtbahn (resp. 4,8 und 2,7 km) und am 2. Juli eine 5,6 km lange Strecke der Hauptlinie dem Betriebe übergeben, welche am 27. September bis Demak über eine Länge von 25,3 km vollendet war, so dass am 31. Dezember 1883 37,1 km dem Betriebe übergeben waren. Die übrigen Strecken der Hauptlinie, die Strecken Demak-Koedoes und Koedoes-Patti-Joana (26,4 und 36,5 km) wurden resp. am 15. März und 18. April 1884 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Anlage- und Ausrüstungskosten der Bahn werden auf etwa 3 100 000 fl. (31 000 fl. pro Kilometer) veranschlagt. Die Spurweite beträgt 1,067 m.

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug in 1883 17,5 km. Befördert wurden 474 940 Personen für 68 457 fl. Im Ganzen wurden vereinnahmt 69 513 fl. = 3 972 fl. pro Kilometer und 10,88 fl. pro Tagkilometer. An Betriebsmittel waren am 31. Dezember 1883 vorhanden: 12 Lokomotiven, 18 Personen- und 55 Lastwagen.

3. Batavia (Kleine Boom)-Meester Cornelis. Die Pferdebahn Kleine Boom-Harmonie-Kramat (8 km) wird seit 1. Juli 1883 mit Dampf betrieben. Während des Zeitraums vom 1. Juli 1883 bis 1. April 1884 betrugen die Einnahmen 128 000 fl. und die Ausgaben 119 000 fl. Am 26. September 1884 wurde die Endstrecke Kramat-Meester Cornelis (4 km) dem Betriebe übergeben.

In Bau begriffen ist weiter eine Dampftrambahn zur Verbindung von Poerwodadi mit der Station Groendih der Linie Samarang-Vorstenlanden. Diese Bahn, welche eine Spurweite von 1,067 m hat, muss am 6. Februar 1885 dem Betriebe übergeben sein.

IV. Uebersicht der bei der Indischen Regierung anhängigen Konzessionsgesuche.

a) Eisenbahnen auf Java.

1. Von Cheribon über Tjiledoek, Djatibarang, Pangka und Palembang (resp. über Tjiledoek, Djatibarang und Tagal) nach Pekalongan und weiter über Kendal und Kaliwoengo nach Samarang, mit Anschluss an die Häfen in Cheribon, Pekalongan und Samarang und an die Bahn von Tagal nach Balapoelang und in Samarang an die Eisenbahn nach den Vorstenlanden.
2. Von Tjilatjap über Adiredjo, Djemblem, Banjoemas, Poerworedjo, Bandjarnegara und Leksono nach Wonosolo, mit Zweigbahn von Banjoemas nach Soekaradja und von dort nach Poerwokerto und Poerbolinggo.
3. Von Soerabaya über Lamongan, Babat, Bodjonegoro, Padangan, Randoeblatoeng und Kradenan nach Poerwodadie und von dort über Boegel nach Samarang, mit Anschluss in Soerabaya an die Staatsbahn Soerabaya-Sidoardjo, an den Hafen in Samarang und an die Eisenbahn von Samarang nach Vorstenlanden.
4. Von Blitar über Wlingi und Kepandje nach Malang, mit Zweigbahn von Kepandje nach Gonganglegi.
5. Von Batavia über Tangerang nach Serang.
6. Von Cheribon nach Karang Sambong.
7. Von Cheribon über Ploembon, Palimanang und Djatiwangi nach Karang Sambong.
8. Von Pekalongan über Wonopringo und Karanganjar nach Kadjen, mit Zweigbahn nach Massin.
9. Von Probolinggo über Klakah, Djember, Soekowono und Bondowosso nach Panaroekan mit Zweigbahn (Dampftramway) nach Loemadjang und Tempeh.
10. Von Anjer nach Soerabaya, mit Zweigbahnen nach Rembang, Indramamagoe, Pamanoekan und Tjiassem.
11. Von Setjang über Temanggoeng nach Kendal mit Zweigbahn von Ngadiredjo oder Parahan nach Wonosobo.

b) Dampftramways.

1. Vom Bahnhof Soerakarta nach den Zuckerfabriken Malang-Djiwan, Kartosoero und Bangok (Residenz Soerakarta).
2. Von Madioen über Maospati nach der Haltestelle Poerwodadie der Staatsbahn, mit Zweigbahn von Maospati nach Redjosari (Residenz Madioen).
3. Von der Haltestelle Paron der Staatsbahn über Ngawi nach Poerwodadie (Residenz Madioen).
4. Von Madioen nach Slahoeng über Kanigoro und Ponorogo (Residenz Madioen).
5. Von Ponogoro nach Soemoroto (Residenz Madioen).
6. Von Kediri über Wates und Bentji nach Wlingi, mit Zweigbahn von Bentji nach Blitar (Residenz Kediri).
7. Von Djombang nach Dollok (Residenz Soerabaya).
8. Von Batoe nach Bangil oder Malang (Residenz Pasoeroean).
9. Von Waroengdowo nach Prottong (Residenz Pasoeroean).
10. Von Probolinggo nach Phoiton.
11. Von Tandjonk-Priok nach den Waarenlagern an dem Grossen Flusse in Batavia.
12. Stadtbahnen in Batavia.
13. Von Lembang nach Tjikalong, mit Zweigbahn nach Tjisondari (Preanger Regentschappen).
14. Von Ngadiredjo über Parahan, Temanggoeng und Kranggan nach Setjang (Residenz Kadoe und Samarang).
15. Von Ngadiredjo über Tjandiroto bis Bedjen und weiter über Soekoredjo nach Samarang (Residenz Kadoe und Samarang).
16. Von Soerakarta nach Boyolali.
17. Von Karang Pandan über Paloor nach Wonogori, mit Anschluss in Paloor an die Staatsbahn (Residenz Soerakarta).
18. Von Kediri nach Blitar, mit Zweigbahn nach Toeloeng Agoeng (Residenz Kediri).
19. Von Wlingi über Kediri und Ngandjoek nach Soerabaya (Residenz Kediri und Soerabaya).
20. Von Babat über Lamongan nach Grissee (Residenz Soerabaya).
21. Von Wonokromo über Sepandjang, Krian und Prambon nach der Zuckerfabrik Koning Willem III. (Residenz Soerabaya).
22. Von Krian nach Sidoardjo (Residenz Soerabaya).
23. Von Prambon über Porrong und Kassi nach Pandahan (Residenz Soerabaya und Pasoeroean).
24. Von Kassi nach Soekoredjo (Residenz Soerabaya und Pasoeroean).
25. Von Probolinggo über Kraksaän, Bezoeki und Panaroekan nach Sitoebondo, mit Zweigbahnen nach dem Hafen in Probolinggo und nach der Zuckerfabrik Oemboel (Residenz Probolinggo und Bezoeki).
26. Vom Bahnhof Probolinggo längs den Zuckerfabriken Wonolangan, Gending und Padjarokan nach Kraksaän und von dort längs den Zuckerfabriken Kandangdjati, Djabong und Phaeton nach Bezoeki und der Zuckerfabrik „de Maas“ (Residenz Probolinggo und Bezoeki).

Für die folgenden Linien wurde die Konzession ertheilt:

1. Stadtbahnen in Soerakarta und weiter nach der Haltestelle Poerwodadie der Eisenbahn Samarang-Vorstenlanden.
2. Von der Haltestelle Popar der Staatsbahnen über Kajen nach Paree, mit Zweigbahn von Kajen nach Bahnhof Kediri der Staatsbahnen (Residenz Kediri).
3. Stadtbahnen in Soerabaya und weiter nach Wonokromo mit Zweigbahn nach Simpang.
4. Von Waroe über Krian nach Djerebeng mit Zweigbahn von Krian nach Prambon (Residenz Soerabaya).
5. Von Prambon nach Modjosari (Residenz Soerabaya).
6. Vom Bahnhof Madjokerta der Staatsbahnen nach Peterongan, mit Zweigbahnen nach Djatiredjo, nach Ngoro und über Patjing nach Modjosari und von dort über Ketanen und Nyembeh nach Patjing. (Residenz Soerabaya).
7. Vom Bahnhof Pasoeroean der Staatsbahnen durch die Stadt und weiter längs einiger Zuckerfabriken nach Banjoebiroe mit Zweigbahn von Gading nach Redjoso, mit Anschluss in Redjoso an die Staatsbahn Pasoeroean-Probolinggo.
8. Von der Haltestelle Toempang der Staatsbahnen über Blimbing und Pakis bis zum Kaffeelager zu Toempang und
9. Vom Bahnhof Malang der Staatsbahn über Boeloelawang nach Toeren und weiter nach Sanan in der Residenz Gondanglegi (Residenz Pasoeroean).

Amerikanische Korrespondenz.

Jahresbericht der Baltimore und Ohio-Bahn.

Nachfolgender Auszug aus dem Bericht des Präsidenten für das Jahr vom 30. September 1883/84 dürfte von allgemeinerem Interesse sein. Vorweg ist zu bemerken, dass diese Bahn, welche ein Netz eigener und gepachteter Linien von ca. 2 500 km betreibt, ausserdem aber noch andere Bahnstrecken beherrscht — „kontrollirt“ —, im Berichtsjahr eine Bruttoeinnahme von ca. 18½ Mill. Mark und eine Betriebsausgabe von ca. 10,1 Mill. Mark hatte.

Die Politik der Gesellschaft in Erwerbung und Betreibung eigener Express- und Telegraphenlinien, Schlaf- und Gesellschaftswagen, Elevatoren etc. ist von befriedigendem Erfolge gewesen.

Beim Betriebe der eigenen Schlafwagen sind um 92 pCt. bessere Resultate, als bei der Kontrolle derselben durch die Pullman Co. erzielt worden und der Gewinn dieser letzteren Gesellschaft durch Betreibung ihrer eigenen Expresseinrichtungen hat 62 pCt. über die Periode, als ihre Linien durch die Adams und andere Gesellschaften kontrollirt wurden, betragen.

Die Baltimore und Ohio Bahn ist mehrere Jahre mit der Western Union Telegraph Co. im Kampf gewesen mit dem Ziele, ihr Telegrapheneigenthum wieder zu gewinnen und sie kann mit Genugthuung melden, dass ihre Ansprüche überall bei den Gerichten anerkannt sind. Das Telegraphensystem der Gesellschaft ist daher jetzt gänzlich unter ihrer eigenen Kontrolle; es hat eine Länge von 6 866 Miles mit 47 417 Miles Draht und seine Erwerbung im Berichtsjahr hat einen Aufwand von ca. 2 Mill. Dollar erfordert. Dasselbe übertrifft an Leistungsfähigkeit das System jeder andern konkurrirenden Telegraphengesellschaft und gewährt zwischen den zwei grossen Städten des Ostens und Westens Erleichterungen gleich denen irgend einer anderen Linie.

Der Hülfskassen-Verein der Gesellschaftsbeamten fuhr fort im Gedeihen und in nutzbringender Thätigkeit. Er hat eine Mitgliederzahl von 17 798 und die Zahlungen für deren Unterstützung haben im vergangenen Jahre 216 945 Dollar, im Ganzen also seit dem Bestehen des Vereins 766 000 Dollar betragen. Erneute Aufmerksamkeit ist den sanitären Verhältnissen der Baulichkeiten an der Bahn, vornehmlich der Werkstätten und deren Nachbarschaft, gewidmet worden und besondere Anstrengungen sind gemacht, um Krankheiten unter den Beamten vorzubeugen. Bei Neuanstellungen wird vorherige ärztliche Untersuchung erfordert.

Die Gesellschaft hat ihren früheren Zuwendungen einen jährlichen Beitrag von 25 000 Dollar behufs Gründung eines Pensionsfonds für alte und schwächliche Beamte zugefügt.

Der Sparfonds ist ebenfalls in bestem Gedeihen. Die Einlagen beliefen sich im verflossenen Jahre auf 99 220 Dollar; im Ganzen bisher auf 181 776 Dollar. Der grösste Theil dieser Summe ist an Mitglieder verliehen zum Zwecke des Ankaufs oder Ausbaues eigener Wohnhäuser längs der Bahn, sodass hierdurch viele Beamte die Möglichkeit erlangen, Eigenthümer der von ihnen benutzten Wohnstätten zu werden. (Fortsetzung folgt.)

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXXIII.

Die Botschaft des Präsidenten Arthur wurde am 1. Dezember 1884 in beiden Häusern des Kongresses zu Washington verlesen; sie enthält folgende besonders interessanten Stellen:

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika giebt es nur 159 Städte, in welchen die Briefe frei in das Haus bestellt werden. Man will nun darüber nachdenken, auf welche Weise in Städten mit freier Zustellung Expressbriefe bestellt werden können. In einigen Städten hätten Expressgesellschaften Aehnliches unternommen. (Bereits während der 2½-Silbergroschenzeit hatte man diese Frage in Deutschland „studirt". D. Verf.)

Die Wenigereinnahmen der Zollämter betrugen im letzten Verwaltungsjahre circa 20 Millionen, jene der Steuerämter circa 23 Millionen Dollar.

Der Bericht des General-Postmeisters weist ein Deficit von 5 204 483 Dollar auf. Allerdings darf man hierbei nicht übersehen, dass eine Summe von 2 170 565 Dollar auf Rechnung des Ausfalles, welcher durch Ermässigung des internen Porto von 3 Cents auf 2 Cents hervorgerufen wurde, kommt. Der einfache Brief in der Stadt Newyork oder von Newyork nach St. Francisco kostet 2 Cents Porto.

Das nächste Budget des General-Postamtes ergiebt ein Deficit von 4 826 349 Dollar.

Der unbestellbaren Briefe und Postsendungen gab es im verflossenen Verwaltungsjahre 4 751 872, Zunahme 8 pCt. gegen das Vorjahr.

Der Bericht des Schatzamt-Sekretärs weist immer noch einen Ueberschuss von 57 603 396 Dollar aus. Das Budget für 1885 zeigt 39 379 798 Dollar, für 1886 nur 6 088 605 Dollar Ueberschuss.

Im „Electrician and Electrical Engineer" von Newyork machten verschiedene Fachmänner mit Recht darauf aufmerksam, dass es ein Anderes sei, einen elektrischen Strom behufs der Beleuchtung zu erregen, ein Anderes, ihn zum Ziehen, überhaupt in einem Motor zu verwenden. Die Hochbahnfrage bringt derartige Dinge zur eifrigsten Besprechung, und jene Herren haben den Nagel auf den Kopf getroffen. Unsere Motore müssen ganz anders gebaut sein, um ökonomisch zu wirken, mehr Eisen in der Armatur haben, diese muss sich, wie jene Herren verlangen, langsam bewegen und es muss, damit eine wirklich rationelle Selbstregulirung möglich ist, versucht werden, entweder die Feldmagnete automatisch zu heben und zu senken, wie es mit der Hand beim Blauschreiber geschieht, oder sie, wie den permanenten Magnet am Hughes-Druckapparate, automatisch mehr oder weniger zu schliessen. Bis jetzt schaltet man zum Reguliren automatisch oder mit der Hand Widerstand in den Stromkreis des Feldmagnetes ein oder man schaltet ihn aus; auch verschiebt man die Bürsten. Die erstere Methode ist geradezu Verschwendung von Energie. Die alten Motore sind, trotz ihrer grossen Induktionsströme, heute noch die besten.

Die Hochbahnen Newyorks sind so gut frequentirt, dass es, meiner Ansicht nach, gar nicht darauf ankommen kann, wenn z. B. Gas etwas theurer sein würde, wie beste Kohle. Sauberkeit, Vermeidung des Lärms einer Dampfmaschine mit hoher Kesselspannung, Vermeidung von Funkenflug, absolute Sicherheit des Publikums und der Streckenarbeiter vor der Betriebskraft selbst würden Gaslokomotiven empfehlen. Ob man deren bereits konstruirt hat, weiss ich nicht.

Die Dampfkesselfeuerungen für stationäre Maschinen sind in den letzten Jahren ausserordentlich verbessert worden; die schlechteste Kleinkohle wird jetzt so schön verbrannt, wie die beste Stückkohle, wenn sie mit etwa 25 pCt. bituminöser Stückkohle vermischt wird; ich bin nicht Kommissions-Mitglied, wohl aber Zeuge von Versuchen gewesen, welche mehrere Tage dauerten. Was sagte aber einer der bewährtesten Deutsch-Amerikanischen Ingenieure und Andere darüber? „Die Kohlenwerke warten nur auf solch' günstige Resultate, sie werden den Preis der geringen Kohle (2 Dollar pro Tonne) schon erhöhen!" Beste Kohle kostet, einzelne Tonnen ins Haus gestellt, 5 bis 5½ Dollar. Ungemein viel Prozente, 30 bis 50, gehen durch Umsetzung der effektiven Dampfmaschinen-Pferdekräfte in Elektricität verloren — man kann daher annähernd berechnen, was eine elektrische Pferdekraft kostet, besonders wenn der Preis geringer Anthracit-Kleinkohle auf 3 Dollar steigt! Die unökonomische Art der Verbrennung in der Lokomotive wird durch Stromverlust bei gutem Wetter aufgewogen, bei schlechtem Wetter ist im Freien jede Lokomotive ökonomischer, wie ein elektrischer Motor jetzigen „standard's".

Das neue Aufnahmegebäude der Pennsylvaniabahn in Jersey-City ist so gut wie fertig. Mit nur ganz geringen Aenderungen wurde es so gebaut wie das alte; wäre nicht Alles frisch angestrichen, so dürften Viele gar nicht merken, dass etwas „passirte". Das hatte man nicht erwartet, man hoffte, ein solider, netter Bahnhof würde erstehen, doch begnügte sich die Company, einen neuen Holzschuppen bauen und bunt anstreichen zu lassen.

Die Zeit der Tornados scheint zu Ende zu gehen; einige recht bedeutende wütheten in den letzten Wochen im Südwesten. Welch' ungeheure Kraft ein solcher zuweilen erlangt, lehrt jedes Werk über Meteorologie: Am 26. Juli 1825 wurden die Festungsgeschütze auf Guadeloupe durch einen Tornado bis zur Brüstung der Batterie, auf welcher sie standen, fortgeschleudert, und derartige Geschütze sind specifisch bedeutend schwerer, wie Lokomotiven; das absolute Gewicht ist gleichgültig.

Von neuen grossartigen Projekten, die elektrische Hochbahn in Newyork ausgenommen, hört man jetzt fast gar nichts — die allgemeine Geldklemme und die Unsicherheit der Lage werden daran Schuld sein. Die Hoffnungslosigkeit äussert sich hauptsächlich im Eisenbahntarif-Chaos. Viele hielten die Herabsetzung der Preise nur für eine temporäre Massregel; da man jedoch immer weiter heruntergeht und theils Hunderte und Hunderte von Beamten entlässt (Californien), theils die Gehalte herabsetzt, so dürften sich wohl ganz neue, dauernd billigere Tarife entwickeln. Doch werden selbst sehr niedrige Transportkosten den Farmern im Westen wenig mehr nützen, da man ihre Produkte nicht mehr so eifrig sucht wie früher; hat ja Frankreich erst kürzlich seine Getreidezölle erhöht.

Das sind schlechte Aussichten für die hiesigen Bahnen, deren jetzt schon eine Anzahl unter Sequester steht.

Bis vor kurzer Zeit konnte man von 1 Uhr Nachts bis 5 Uhr früh nicht mittelst der Eisenbahn über die Brooklynbrücke gelangen, weil der Betrieb während dieser vier Stunden eingestellt war. Seit einigen Nächten läuft jedoch alle 15 Minuten eine der kleinen Lokomotiven mit einem Waggon über die Brücke. Wartesäle sind nicht vorhanden, deshalb hat man für diese Zeit gewärmte „Wartewaggons" aufgestellt. Während der übrigen 20 Stunden gehen alle 5 Minuten Züge à 2 Waggons ab.

Haftpflicht.

v. O. **Begriff des „Betriebsunternehmers" im Sinne des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes. Auch Arbeitsbahnen sind „Eisenbahnen".** Der Beklagte, Eisenbahnunternehmer L. zu St., hatte von der Aktiengesellschaft der Altdamm-Kolberger Eisenbahn den Bau dieser Bahn einschliesslich der Telegraphenanlage übernommen und dabei auf einem Schienenstrange Arbeitszüge mit einer ihm gehörigen Lokomotive und einem von ihm angestellten Lokomotivführer eingerichtet. Durch besonderen Vertrag wurde von ihm die Anlage der Telegraphenleitungen dem Fabrikanten H. übertragen und demselben gestattet, hierbei zum Transport von Materialien den vorhandenen Schienenstrang und die etwa vorhandenen Bahnmeisterwagen (vorbehaltlich der Zustimmung der Gesellschaft, soweit sie dieser gehörten), jedoch mit eigenen Arbeitskräften zu benutzen. Bei einem Arbeitszuge,

mit welchem Telegraphenstangen den Bahnkörper entlang vertheilt wurden, ist der Kläger durch Ueberfahren verletzt. Aus den Entscheidungsgründen: „Die Annahme des Berufungsrichters, dass der Beklagte hierfür nach § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 Ersatz zu leisten habe, lässt einen Rechtsirrthum nicht erkennen. Zunächst erscheint es unbedenklich, dass der Kläger die bezeichnete Verletzung bei dem Betriebe einer Eisenbahn erlitten hat, da hierunter nicht blos der Betrieb einer dem Publikum eröffneten Eisenbahn, sondern nach dem allgemeinen Wortlaut der gedachten Vorschrift und mit Rücksicht auf die gleichartige Gefährlichkeit jeder Eisenbahnbetrieb, also auch der Betrieb einer Arbeitsbahn zu verstehen ist. Ebensowenig unterliegt die thatsächliche Erwägung des Berufungsrichters einem Bedenken, dass der Beklagte unter den vorliegenden Umständen als der Unternehmer des fraglichen Eisenbahnbetriebes anzusehen sei. Als Unternehmer eines Betriebes, d. h. als derjenige, welcher im Sinne des Haftpflichtgesetzes eine Eisenbahn, eine Fabrik etc. betreibt, erscheint jeder, der den Betrieb auf eigene Rechnung und Gefahr ausübt, einerlei, ob dieses durch eigene oder fremde Thätigkeit geschieht und dem demnach bezüglich der Ausführung des Betriebes die allgemeine Verfügung zusteht, soweit er dieselbe nicht anderen Personen besonders überlassen hat (Entsch. d. R.-Ob.-H.-G.'s Bd. XVI S. 175 ff.; Eger, Haftpflichtges. 2 Aufl. S. 86; Endemann, Haftpflichtges. 2. Aufl. S. 21). Diese Voraussetzungen treffen bei dem Beklagten zu, da nach der Feststellung des Berufungsrichters das zur Ausführung des von ihm übernommenen Baues bestimmte Fahren der Arbeitszüge zur Erreichung seiner Zwecke diente, mithin auch die an sich ihm obliegende Vertheilung der Telegraphenstangen in seinem Interesse, behufs Erfüllung seiner Verbindlichkeit gegen die Eisenbahngesellschaft unter Benutzung der vorhandenen Eisenbahnanlage erfolgte, über welche er, bis zur Abgabe derselben an die Gesellschaft, die Verfügung hatte. (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 18. Juni 1884; Braun u. Blum, Annal. Bd. X S. 492 f.)

Literatur.

Reglements über das Civil-Supernumerariat im Staats-Eisenbahndienst sowie über die Ausbildung und Prüfung der Militär- und Civilanwärter für alle Dienstzweige des Eisenbahn-Subalterndienstes (einschliesslich der mittleren und niederen Staat-Eisenbahnbeamten) und als Telegrapheninspector. In der durch die angezogenen Ministerialerlasse abgeänderten Fassung. Nebst Specialbestimmungen. Zusammengestellt von H. Kosub, Geh. exped. Sekretär und Kalkulator a. D. Berlin 1885. Franz Siemenroth, SW. Wilhelmstrasse 25. Preis 1 50 ℳ.

Die Schule des Eisenbahndienstes. Ein Handbuch für die Prüfung zum Stationsassistenten, Güterexpedienten, Telegraphisten, sowie für das Zugbegleitungspersonal. Auf Grund der ministeriellen Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung der Stations- und Expeditionsbeamten der Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen, in Fragen und Antworten nach amtlichem Materiale, sowie unter Mitwirkung mehrerer höheren Eisenbahnbeamten zusammengestellt von G. Schroeter. Dritte umgearbeitete und vermehrte Auflage. Aachen 1884. Verlag von J. A. Mayer, Königl. Hofbuchhandlung. Preis 4 ℳ.

Nach den so häufig aus den Reihen der Eisenbahnbeamten an uns gerichteten Anfragen: welches Werk wir denselben empfehlen könnten, um sich für die Prüfung zu den verschiedenen Stellen des Staats-Eisenbahndienstes vorzubereiten, müssen wir annehmen, dass Werke, welche, wie die vorstehend erwähnten, sich damit befassen, zu den betreffenden examinibus vorzubereiten, einem wirklichen Bedürfniss entgegenkommen.

Das erst erwähnte Werkchen von Kosub bezieht sich auf alle Zweige des Eisenbahn-Subalterndienstes (einschliesslich der mittleren und niederen Staats-Eisenbahnbeamten), verbreitet sich somit über ein weiteres Feld. Es giebt in ganz angemessener Weise den Wortlaut der einschlagenden Reglements (namentlich des Reglements über die Annahme, Ausbildung und Anstellung von Civil-Supernumerarien vom 19. August 1874, des Reglements für die Prüfung zum Subalternbeamten im inneren Dienst der Staats-Eisenbahnverwaltung ebenfalls vom 19. August 1874, des Reglements über die Ausbildung und Prüfung der Stations- und Expeditionsbeamten der Staatseisenbahnen und der vom Staat verwalteten Privatbahnen vom 30. November 1884 und des Reglements, betreffend die Prüfung der nicht im Stations-, Expeditions- oder Bureaudienst beschäftigten mittleren und niederen Staats-Eisenbahnbeamten vom 26. Juni 1880). In den Anmerkungen werden erläuternde und ergänzende Bestimmungen, und zwar meist wörtlich, aus den betreffenden Ministerialerlassen beigefügt, welche den Werth des Büchleins ebenso erhöhen, wie das beigegebene systematische und chronologische Inhaltsverzeichniss. Das Format des Werkchens ist handlich und der Preis civil.

Eine engere Aufgabe hat sich das zweit' erwähnte Werk gestellt, indem es für die Prüfung zum Stationsassistenten, Güterexpedienten, Telegraphisten, sowie für das Zugbegleitungspersonal vorbereiten will. Der Verfasser giebt, abgesehen von dem Reglement vom 30. November 1874 über die Ausbildung der Stations- und Expeditionsbeamten, nicht den Wortlaut der einschlagenden Reglements und Instruktionen, sondern ein Frag- und Antwortspiel über dieselben, welches uns nur für den Fall angemessen erscheint, dass der Leser bereits den Wortlaut dieser Normen genügend kennt und sich nun weiter überzeugen will, ob dieselben gehörig dem Gedächtniss eingeprägt und verstanden sind. Dabei sind viele Fragen so wenig präzis gestellt, dass nur der auf die Antwort kommen wird, welcher jene Normen genau kennt. Das Werk wird daher nur von demjenigen mit wirklichem Nutzen gebraucht werden, welcher eine Sammlung der betreffenden Reglements und Instruktionen (wie ersteres Werk solche in betreff der Reglements bietet) besitzt. In den beigegebenen Personalnotizen haben wir manche veraltete Angabe (z. B. beim Reichs-Eisenbahnamt) bemerkt. Den Preis des Werks (4 ℳ) können wir als einen billigen — zumal für die Beamten, für welche es bestimmt ist — nicht bezeichnen. Das Werk ist aber namentlich deshalb den Beamten der betreffenden Branchen unter der angegebenen Voraussetzung zu empfehlen, weil es sich eingehend auch mit den Dienstinstruktionen befasst.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Vom 11. Mai 1874. In der durch die Beschlüsse des Bundesraths abgeänderten Fassung nebst Specialbestimmungen. Verlag von Franz Siemenroth in Berlin.

Das genannte Betriebsreglement ist seit 10 Jahren unverändert geblieben. (Nur die Anlage D, Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände hat im Juli 1884 theilweise eine neue Fassung erhalten.) Auch sind seit jener Zeit eine ganze Anzahl wohlfeiler und handlicher Ausgaben desselben erschienen, wie solche kürzlich die Siemenroth'sche Buchhandlung wieder publizirt hat.

Eine berechtigte Veranlassung zu dieser neuen Ausgabe können wir daher nur in der Zusammenstellung ergänzender Specialbestimmungen (Ministerialerlasse) finden, welche in dem Anhang und in den Anmerkungen zum Text des Betriebsreglements gegeben werden. Der Anhang insbesondere enthält Ministerialerlasse resp. Auszüge aus solchen, betreffend folgende Materien: A. Allgemeine Bedingungen und Tarif für die Ausgabe von Abonnementskarten vom 1. September 1883. B. Abonnements für Schüler. Lehrer- und Schüler-Badeabonnements. C. Gewährung von Fahrpreisermässigungen an grössere Gesellschaften, sowie bei Schulfahrten. D. Fahrpreisermässigungen für Vereine und Genossenschaften, welche sich der öffentlichen Krankenpflege widmen. E. Fahrpreisermässigungen bei Badereisen mittelloser Kranker. F. Arbeiter-Retourbillets. Berechnung der Preise von Wochenabonnements für Arbeiter und von Arbeiter-Retourbillets. G. Bewilligung freier Fahrt an die Kinder von Beamten zum Schulbesuch. H. Unentgeltliche Beförderung von Medikamenten etc. an Beamte und Arbeiter an Orten ohne Apotheke. Der Preis des elegant ausgestatteten kleinen Handbuchs in Ganzleinwandband beträgt 80 ₰.

Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands, vom 4. Januar 1875, nebst den Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern vom 12. Juni 1878; in der durch die Beschlüsse des Bundesraths abgeänderten Fassung. — Dieses Handbüchlein ist in demselben Verlag (F. Siemenroth, Berlin 1884) erschienen und enthält ausser dem Wortlaut des fraglichen Reglements den neuesten Beschluss des Bundesraths über Abänderung und Ergänzung des Bahnpolizeireglements und der Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern (vom 7. Juni 1883), welche sich auf zulässige Abweichungen in Betreff der Befähigung der Bahnpolizeibeamten auf Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bezieht und den Preussischen Eisenbahnbehörden durch Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. Januar 1884 im Eisenbahn-Verordnungsblatt (Seite 7) bekannt gegeben ist. Die ergänzenden Specialbestimmungen sind den betreffenden Paragraphen unterm Strich beigefügt. Auch ist ein systematisches Inhaltsverzeichniss beigegeben sowie einige Anmerkungen, enthaltend Auszüge aus Preussischen Ministerialerlassen.

Die Krankenversicherungs-Beiträge, welche zu den Betriebs- und Werkstätten-Krankenkassen bei den Staats-Eisenbahnen zu leisten sind. Berechnet von H. Krohn, Königlichem Eisenbahn-Sekretär in Stettin. Preis 150 ₰. 3. Auflage. Berlin 1885, bei F. Siemenroth.

Durch Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. März d. J. (abgedruckt im E. V.-B. No. 9) wurden die Normalstatuten für die auf Grund des Reichsgesetzes, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, vom 15. Juni 1883 im Bereiche der Staats-Eisenbahn-Verwaltung zu errichtenden Betriebs-, Werkstätten- und Bau-Krankenkassen mitgetheilt. Zugleich wurde die Bestimmung getroffen, mit der Errichtung der Krankenkassen sofort zu beginnen. Zur Erleichterung für die Aufsteller von Lohnrechnungen bezw. die revidirenden Kalkulaturbeamten hat

Herr Krohn eine Lohnberechnungs-Tabelle aufgestellt, in welcher ersichtlich gemacht ist, welche Krankenversicherungs-Beiträge die Betriebs- und Werkstättenarbeiter der Staats-Eisenbahnen von dem verdienten Lohne und pro Tag der Erhebungsperiode zu zahlen und welchen Beitrag für jeden Arbeiter die Eisenbahn-Verwaltung aus ihren Fonds zur Krankenkasse zuzuschiessen hat.

Wie eine Anschauung der Tabelle ergiebt, hat die Aufstellung in der Weise stattgefunden, dass der verdiente Lohn pro Tag und demnächst der vom verdienten Lohne zu erhebende Beitrag von 3pCt. in der im § 5 des Normalstatuts vorgeschriebenen Weise (auf volle Pfennig nach aufwärts abgerundet und durch die Zahl 3 theilbar) ermittelt ist; demnächst ist berechnet, welchen Betrag des Gesammtbeitrags der Arbeiter (2 pCt.) und welchen die Verwaltung (1 pCt.) zur Kasse zu leisten hat. Die letzte Kolumne weist denjenigen Lohnbetrag nach, welchen der Arbeiter nach Abzug der auf ihn entfallenden 2 pCt. Beitrag bei der Zahlungsstelle baar zu erheben hat.

Die Berechnung der Kranken-Versicherungsbeiträge hat für die Lohnsätze von 1 bis incl. 3 *M.* von 0,05 *M.* zu 0,05 *M.* steigend und auf 1 bis 31 Tage stattgefunden.

Da die rechnerische Richtigkeit der Tabellen in der Kalkulatur der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin festgestellt ist, glauben wir den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern bezw. Hauptwerkstätten diese Lohnberechnungstabelle als eine Ausarbeitung empfehlen zu können, die geeignet ist, einerseits den mit der Aufstellung der Lohnrechnungen beauftragten äusseren Dienststellen die Rechnungsaufstellung wesentlich zu erleichtern, andererseits aber auch dem kalkulirenden Beamten die Nachrechnung der einzelnen Exempel jeder Lohnrechnung zu ersparen und somit die schleunige Erledigung derselben zu fördern.

Calendarul Cailor ferate Române, pe 1885. (Rumänischer Eisenbahn-Kalender für 1885.) Der Chef der Hauptbuchhaltung E. Winkler, der Chef des technischen Bureaus für Neubauten Regierungs-Baumeister Gaedertz und der Königl. Professor M. Berar, Chef des Personal-Bureaus (sämmtlich bei der Königlichen General-Direktion in Bukarest), haben mit Genehmigung der Königlichen General-Direktion einen Eisenbahn-Taschenkalender für das Jahr 1885 (I. Jahrgang) herausgegeben.

Derselbe enthält, abgesehen von den gewöhnlichen Kalender-Mittheilungen: Das Gesetz über den Eisenbahnbetrieb und die Reglements, betreffend Bau, Betrieb und Transport; das Eisenbahn-Schulreglement; Tarifbestimmungen; die obligatorischen Bestimmungen der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen; den Post- und Telegraphentarif und das Stempelgesetz; Umrechnungstabelle der Rumänischen Masse und Gewichte in das metrische System; Uebersicht der Vereinsbahnen; direkte Fahrpreise; Personen-Fahrplan und Personalstand.

Eine übersichtliche Karte der Eisenbahnen Rumäniens ist dem Kalender beigefügt.

Derselbe, ganz in Rumänischer Sprache verfasst, hat, wie uns mitgetheilt wird, in den Beamten- und Regierungskreisen wie auch im Publikum von ganz Rumänien eine sehr gute Aufnahme gefunden und ist die Auflage nahezu vergriffen. Subscriptionspreis pro Exemplar geb. 3 Frcs.

Verschiedenes.

Die in Paris geplante Weltausstellung im Jahre 1889.

Der Minister des Handels hat unterm 8. November cr. dem Präsidenten der Französischen Republik den Antrag, betreffend eine im Jahre 1889 abzuhaltende Weltausstellung in Paris unterbreitet, welcher im Auszuge folgendermassen lautet:

Die Republik vom Jahre 1798 beschloss ihrer Zeit eine grosse und zwar die erste Ausstellung für Kunst und Gewerbe abzuhalten, welcher bis jetzt noch 13 andere gefolgt sind. Von diesen Ausstellungen waren die in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts abgehaltenen rein nationalen Charakters, die folgenden international und auf denselben alle Gebiete der menschlichen Thätigkeit der ganzen Welt vertreten.

Im Jahre 1855 vereinigte Frankreich zum ersten Male in Paris eine Ausstellung, welche durch das Faktum in den Annalen der Civilisation berühmt geworden ist, dass von ihr die ersten Erfolge im grossen internationalen Wettkampfe, oder aber die Entwicklung des Genies jedes einzelnen Volkes im industriellen Fortschritt und dem Aufblühen der Künste datiren.

Die Ausstellung vom Jahre 1878 ist noch frisch in Aller Gedächtniss, sie konstatirte, dass trotz aller Kriegsunfälle Frankreichs Industrie nicht allein nicht zurückgegangen war, sondern die ausserordentlichsten Fortschritte gemacht hatte.

Von da bis zum Jahre 1889 erscheint wieder ein passender Zwischenraum, um wieder eine Weltausstellung für 1889 zu planen.

Die Ausstellung vom Jahre 1867 wurde im Jahre 1863, die von 1878 erst im Jahre 1876 angeregt; die Erfahrung ergab, dass ein Zeitraum von 2 Jahren erheblich zu kurz war, um ein derartiges Werk zu projektiren, durchzudenken und auszuführen. Aus diesem Grunde wird die Ausstellungsfrage pro 1889 schon jetzt angeregt und als erster Schritt dazu die Bildung einer grossen Kommission aus Kapacitäten aller verschiedenen Fächer, Künste und Wissenschaften beantragt.

Der Präsident der Republik hat unterm 8. November cr. vorstehende Anträge genehmigt, zum Vorsitzenden der Ausstellungskommission den Herrn Antonin Proust, Deputirten und früheren Minister, und die anderen 32 Mitglieder der Kommission ernannt. („Genie Civil" Tom VI No. 3.)

Versteinerte Wälder in Amerika.

Die in ausgedehnten Lagern in den Vereinigten Staaten, namentlich in Arizona, Wyoming und den Regionen der Rocky Mountains vorkommenden versteinerten Wälder haben bei den praktischen Amerikanern eine neue Industrie hervorgerufen. In San Francisco ist eine grossartige Fabrik entstanden, worin das versteinerte Holz geschnitten, zu Nippessachen verarbeitet und polirt wird. Die Politur soll feiner als die des Marmors sein, ja die des Achachts und Onyx noch übertreffen.

Es ist zu befürchten, dass dieser Industriezweig die geologisch so hochwichtigen versteinerten Wälder in kurzer Zeit konsumiren und verschwinden lassen wird.

(„Engineering" v. 7/11. 84.)

Pullman's Palace Cars.

Die Pullman Palace Car Company hat wiederum mit 8 der Hauptbahnen, Illinois Central, Delaware, Western und Mexican Central etc., auf 15 Jahre Verträge abgeschlossen, resp. das Abkommen mit der Union Pacific und der International Railway verlängert. Zur Zeit umfasst das ganze Unternehmen ein Netz von 10 849 Miles Bahnen, auf welchem 1 148 Wagen kursiren. Die Gesammtausgaben betrugen für das Rechnungsjahr 1883/84 = 6 537 726 D., davon entfallen 3 393 488 D. für Anschaffung und Reparatur der Schlaf- und Salonwagen.

(„Engineering" v. 7/11. 84.)

Preisfragen.

Der Niederländische Verein für Sekundärbahnen und Strassenbahnen im Haag hat als Preisfrage das Thema gestellt: „Eine gute Anweisung zur Kontrolle der Beförderung von Passagieren auf den Strassenbahnen."

Die Anweisung muss einfach und nicht zu kostspielig in der Ausführung sein.

Sie soll dem Publikum möglichst wenig Beschwerden und ein Minimum von Aufenthalt verursachen, auch die Möglichkeit zu fraudiren, sowohl beim Publikum, wie bei den Schaffnern auf ein Minimum zurückführen.

Sie soll ermöglichen, eine vollständige Statistik über die Anzahl der Reisenden und der von ihnen zurückgelegten Strecken zu führen.

Schon eingeführte Systeme kommen auch in Betracht.

Von den Billetten und weiteren Schriftstücken oder Einrichtungen, welche der Kontrolle unterworfen und in der Antwort genannt werden, müssen Muster vorgelegt werden.

Die Beantwortungen der Preisfrage müssen spätestens am 1. Juli 1885 franko an die Adresse des Sekretärs der obengenannten Gesellschaft im Haag, Balistraat 2b, eingeschickt werden.

Die Antworten können entweder in Holländischer, Französischer, Deutscher oder Englischer Sprache geschrieben werden.

Dieselben dürfen nicht vom Konkurrenten unterzeichnet werden, müssen aber mit einem Namen, einem Motto oder dergleichen versehen sein, während in einem mit demselben Kennzeichen versiegelten, der Antwort beizulegenden Briefe, Name und Adresse des Konkurrenten anzugeben ist.

Die Antwort, welche von der Jury gekrönt worden ist, wird einen Preis von 300 fl. erhalten. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, den Preis unter mehrere von der Jury als die besten bezeichneten Antworten zu vertheilen, falls nicht eine einzelne Antwort von der Jury würdig befunden worden ist gekrönt zu werden. Das Urtheil der Jury soll spätestens am 1. Oktober 1885 dem Verein mitgetheilt werden.

Die mit der Beurtheilung der Einsendungen beauftragte Jury ist zusammengesetzt aus den Herren H. F. Guichart, Direktor der Rotterdamer Tramwaygesellschaft, E. D. Kits van Heyningen, Inspektor bei der Holländischen Eisenbahngesellschaft und A. B. Wenting, Inspektor des Rechnungswesens bei der Gesellschaft für die Verwaltung von Staatseisenbahnen.

Durch denselben Verein ist ein Preis von 300 fl. ausgesetzt für das beste Mittel: die grosse Anstrengung der Pferde, welche nöthig ist, um die Wagen in Bewegung zu setzen, bis auf ihre normale Geschwindigkeit zu ermässigen. Die Antworten in der Form von deutlichen Zeichnungen in duplo, oder besser noch von Modellen, müssen vor dem oder am 1. Juli 1885 franko an die Adresse des Sekretärs des Vereins im Haag, Balistraat 2b, eingeschickt werden, von welchem die weiteren Bedingungen der Preisbewerbung zu erfahren sind.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Die bereits für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Jakschitz ist auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet worden.

Breslau, den 19. Dezember 1884. (3111)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Zufolge einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau ist die Haltestelle Jakschitz auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet worden.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 3. September 1883 (siehe No. 69 S. 921 dieser Zeitung Jahrgang 1883) theilen wir mit, dass — einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau zufolge — die für die Haltestellen Golina und Wolenice bisher bestandene Beschränkung, nach welcher von diesen Haltestellen nur in Frachtüberweisung und ohne Nachnahme und nach denselben nur in Frankofracht zu expediren war, in Wegfall gekommen ist, so dass der Verkehr mit den genannten Haltestellen, welcher sich jedoch auch ferner nur auf Wagenladungen erstreckt, fortan keinerlei Abfertigungs-Beschränkungen unterliegt.

Berlin, den 27. Dezember 1884.
Die geschäftsführende Direktion.
Wex. (3112)

II. Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1885 ab gelangt zum Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Lokaltarifen der K. B. Staatseisenbahnen „Heft III. Beförderung von Gütern“ vom 1. Juni 1882 Nachtrag VI zur Einführung.

München, den 21. Dezember 1884. (3113)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.

Mit dem 1. Januar k. Js. kommt zum Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Bromberg** der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Berichtigungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifs und des Nachtrags I,

II. neue resp. abgeänderte Entfernungen,

III. neue resp. abgeänderte Sätze des Ausnahmetarifs No. 1 (Getreide etc.) und No. 2 (Holz etc.).

Soweit neben vielfachen Ermässigungen in einzelnen Fällen bei Bebra geringfügige Erhöhungen und in der Relation Sangerhausen-Schönau eine solche um 100 km vorkommen, erfolgt Anwendung dieser Erhöhungen erst vom 1. März k. Js. ab.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Expeditionen.

Frankfurt a/M., den 24. Dezember 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion. (3114)

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Gotthard. Das laut Bekanntmachung vom 30. August cr. Seitens der Italienischen Regierung erlassene Verbot der Ein- und Durchfuhr von alten Kleidungsstücken, gebrauchtem Bettzeug u. s. w. aus Tirol und der Schweiz nach und durch Italien ist aufgehoben. Bestehen bleibt das Verbot der Einfuhr von Lumpen aus Tirol und der Schweiz nach Italien.

Strassburg, den 22. Dezember 1884. (3115)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in dem Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheft III C vom 1. Dezember 1884 enthaltenen direkten Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Heppenheim, Ladenburg und Weinheim der Main-Neckarbahn und den Schweizerischen Stationen Glarus, Näfels-Mollis und Netstall werden mit dem 1. Januar 1885 auch in das Südwestdeutsch-Schweizerische Tarifheft II C vom 1. Oktober 1884 für den Verkehr mit den betreffenden Stationen der Schweizerischen Nordostbahn aufgenommen.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1884. (3116)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Die zur Zeit und bis Ende dieses Jahres gültigen Frachtsätze des Gütertarifs des **Oesterreichisch-Ungarischen und Süddeutsch-Französischen Verbandes** (Verkehr mit Deutschland) vom 15. Juli 1881 nebst Nachträgen treten mit Jahresschluss nicht ausser Kraft, wie wir unterm 8. November cr. bekannt gemacht hatten. Dieselben bleiben vielmehr bis auf Weiteres bestehen. (3117)

Strassburg, den 22. Dezember 1884.
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Januar 1885 treten für den Transport **von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlen-Briquets** in Ladungen von je 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Groitzsch nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Dresden, den 23. Dezember 1884. (3118)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung des Berlin-Sächsischen Verbandes.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Januar 1885 kommt zum Heft 9 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Hessen-Badischer Verkehr) der X. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogene Badische Station Bellingen.

Karlsruhe, den 22. Dezember 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen. (3119)

Am 1. Januar k. J. tritt ein bis 31. Dezember 1885 gültiger neuer **Ausnahmetarif für die Beförderung von Blei und Zink, sowie bleiischen und zinkischen Produkten** von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch) nach den Staatsbahnhöfen in Berlin, den Stationen der Berliner Ringbahn, sowie der Station Eberswalde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in Kraft.

Exemplare sind in den Geschäftslokalen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen, sowie von den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 21. Dezember 1884. (3120)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 1. Januar 1885 kommen im **Rheinisch-Westfällsch-Niederländischen Eisenbahnverbande** für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einer- und den Niederländischen Stationen Amsterdam, Amersfoort, s'Gravenhage, Leiden, Rotterdam und Utrecht andererseits anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs E (für Getreide aller Art) zur Einführung. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren.

Köln, den 22. Dezember 1884. (3121)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Mit dem 1. Januar 1885 treten für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Berlin und unserer Station Mainz direkte Tarifsätze in Kraft.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (3122)

Frankfurt a/M., den 18. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Königiiche Eisenbahn-Direktion. Mit dem 1. Januar 1885 tritt zu unserem Lokal-Gütertarif vom 1. Mai 1882 ein Nachtrag XV in Kraft, welcher anderweite Bedingungen für die Beförderung von Milch im Abonnement enthält.

Diese Bedingungen sollen auf diejenigen Abonnenten Anwendung finden, welche von diesem Tage ab tägliche Milchsendungen zur Beförderung anmelden, wohingegen es denjenigen Versendern, welche bisher Milchsendungen zur regelmässigen Beförderung bereits angemeldet hatten, freistehen soll, die Beförderung auf Grund der bisherigen Bestimmungen auch nach dem 1. Januar 1885 stattfinden zu lassen, wenn sie nicht vorziehen, ein neues Abonnement auf Grund der neuen Bedingungen einzugehen. Ersterenfalls haben die Versender jedoch bei Erneuerung der Anmeldung auf Grund der früheren Bestimmungen gleichfalls eine Kaution für den gewährten Frachtkredit zu bestellen.

Bezügliche Anträge sind an die Gepäckexpedition der betreffenden Versandstation zu richten.

Nähere Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Gepäckexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebskontrolle unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 16. Dezember 1884. (3123)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar fut. ab **treten für Eisenerze, Kiesabbrände, Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken** im Verkehr zwischen den Stationen Groeditz, Potschappel und Radeberg der Sächsischen Staatsbahn und den Oberschlesischen Hüttenstationen **Ausnahmefrachtsätze** in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Expeditionen sowie unser Verkehrsbureau hierselbst Auskunft ertheilen.

Breslau, den 19. Dezember 1884. (3124)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der am Breslau-Sächsischen Verbande betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Januar k. J. ab kommen im **Westdeutschen Verbande** für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten von Baddeckenstedt, Banteln, Butzbach, Dransfeld, Friedberg, Göttingen, Hameln, Heldenbergen-Windecken, Hildesheim, Kirchlengern, Niederzwehren, Northeim, Ringelheim und Lübeck nach Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz und vorgelegenen Stationen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Anwendung.

Näberes ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 19. Dezember 1884. (3125)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Januar 1885 treten für den **Transport von Pferden, sonstigem Vieh in einfachen Wagen, sowie Kleinvieh in Etagewagen** zwischen Sagan einerseits und Bautzen, Dresden-Neustadt, Löbau und Zwickau andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 19. Dezember 1884. (3126)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung
des Berlin-Sächsischen Verbandes.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 19. v. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass am 1. k. Mts. nur die Hefte 1, 2 und 5 des **Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs** zur Einführung kommen, die Ausgabe der Hefte 3 und 4 dagegen noch ausgesetzt bleiben muss und hierüber weitere Veröffentlichung folgen wird.

Strassburg, den 19. Dezember 1884. (3127)
Kaiserliche General-Direktion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Januar 1885 kommt zum Heft 6 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Main-Neckarbahn-Badischer Verkehr) der VII. Nachtrag zur Einführung; derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die in den direkten Güterverkehr neu einbezogene Badische Station Bellingen.

Karlsruhe, den 20. Dezember 1884.
Generaldirektion (3128)
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1885 gelangt **Nachtrag IV** zum **Oberhessisch-Pfälzischen Gütertarif** vom 1. September 1882, enthaltend Entfernungen für die Station **Mutterstadt,** zur Einführung. (3129)

Ludwigshafen a/Rhein, 26. Dezbr. 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Pfälzischen Eisenbahnen.
Lavale.

Preussisch-Oberschlesischer Verband. Vom 1. Januar 1885 ab findet der Ausnahmetarif für Spiritus- und Spritsendungen, welche zum Seeexport nach ausserdeutschen Häfen bestimmt sind, auch auf den Verkehr von Lissa i/P. nach Danzig, Königsberg i/Pr., Memel und Neufahrwasser, bis zum Ablauf der Gültigkeit dieses Tarifs und unter Beachtung der für denselben bestehenden Kontrolvorschriften Anwendung. Die Exportfrachtsätze betragen Lissa i/P.-Danzig 1,81 ℳ, Königsberg i/Pr. 2,34 ℳ, Memel 3,08 ℳ, Neufahrwasser 1,85 ℳ pro 100 kg. (3130J)

Bromberg, den 22. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1885 ab kommt zu dem Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Breslau** vom 1. Januar 1883 der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen bezw. Frachtsätze für Station Mainz (Nass. Bhhf.) des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (3131)

Frankfurt a/M., den 21. Dezember 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Januar 1885 wird die diesseitige Station Eschelbronn in den Südwestdeutschen Verbandsgüterverkehr, sowie in den Saarkohlenverkehr (Tarif No. 5) einbezogen. Die Entfernungen, welche der Berechnung der Frachtsätze für den Verkehr nach und von dieser Station zu Grunde zu legen sind, ergeben sich durch Anstoss von 5 km an die in den betreffenden Tarifheften für Mekesheim vorgesehenen Entfernungen.

Karlsruhe, den 26. Dezember 1884. (3132)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehre Hannover-Magdeburg und Magdeburg-Oldenburg. Am 1. Januar 1885 treten zu den Gütertarifen für die obenbezeichneten Verkehre neue Nachträge (No. 11 bezw. 10) in Kraft.

Dieselben enthalten anderweite, grösstentheils ermässigte, zum Theil aber auch erhöhte Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) einerseits und den nördlichen Hannoverschen und sämmtlichen Oldenburgischen Stationen andererseits, von welchen die erhöhten Sätze jedoch erst vom 15. Februar 1885 ab gelten.

Ferner werden durch den zuerst gedachten Nachtrag die Hannoverschen Stationen Mandern und Oderthal in den Verkehr aufgenommen. Die Frachtsätze des bis Ende 1884 gültigen Ausnahmetarifs (No. 8) für Eisen und Stahl etc. bleiben bis auf Weiteres in Kraft.

Magdeburg, den 27. Dezember 1884. (3133)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Januar 1885 wird zum Gütertarife, Theil II, für den **Lokal- und direkten Verkehr** zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn Nachtrag XIII herausgegeben.

Derselbe enthält:

I. Transportbegünstigung für Hefe.
II. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften.
III. Bestimmungen über Aufhebung des Stättegeldes in Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Gera und Erhebung einer Rangirgebühr in Weida.
IV. Abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für Viehhof bei Gesundbrunnen.
V. Ausnahmetarife für Stammholz, Schlackensteine und Grudekokes.
VI. Berichtigungen.
VII. Aenderung von Stationsnamen.

Nachtragsexemplare sind in den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zum Preise von 10 ₰ pro Stück zu haben.

Erfurt, den 24. Dezember 1884. (3134)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Kokesverkehr. Die für Niederschlesische Kokestransporte nach Sosnowice transito und Myslowitz transito bis Ende dieses Jahres gültigen ermässigten Frachtsätze (Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen etc. nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau etc. vom 1. Oktober cr. S. 18/19 sub 1 d) bleiben über den 1. Januar 1885 hinaus bis auf Weiteres in Kraft.

Berlin, den 24. Dezember 1884. (3135)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Berlin** vom 1. Dezember 1883 tritt am 1. Januar 1885 der 4. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

Anderweite Sätze des Ausnahmetarifs 2 für Eisen und Stahl des Specialtarifs II für den Verkehr nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie Frachtsätze für die im Ausnahmetarif 3 unter c aufgeführten Eisen- etc. Artikel und Berichtigungen.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,10 ℳ, für die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich, zu haben.

Köln, den 27. Dezember 1884. (3136)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Zum Staatsbahntarif **Frankfurt a/M.-Braunschweig** kommt ab 1. Januar k. Js. Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die Station Mainz (N. B.).

Näheres ist bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 24. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahndirektion. (3137)

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Februar kommenden Jahres kommt ein neues Heft 3 — Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen — und ein neues Heft 6 — Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahnen — zur Einführung. Soweit durch diese Hefte gegenüber den hierdurch zur Aufhebung gelangenden Heften No. 3 vom 1. Juni 1883 und No. 6 vom 1. März 1882 nebst Nachträgen Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis einschliesslich den 15. Februar kommenden Jahres in Kraft.

Auskunft über die neuen Frachtsätze ertheilt das Tarifbüreau der Reichsbahnen in Strassburg.

Köln, den 29. Dezember 1884. (3138)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Der mit Giltigkeit vom 1. Oktober cr. zunächst bis ultimo Dezember cr. eingeführte Tarif für den Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Hannover, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Magdeburg, ferner der Breslau-Freiburger, Berlin-Hamburger und Braunschweigischen Eisenbahn, sowie der Sächsischen Staatsbahn nach Myslowitz, Oswiecim und Oderberg transit **für Güter zum Export nach Rumänien** bleibt bis auf Weiteres in Kraft.

Breslau, den 27. Dezember 1884. (3139)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Die unterm 15. Januar d. J. mit Giltigkeit bis 31. Dezember 1884 publizirten Frachtsätze für den Transport **ungereinigter Bettfedern** von Budapest (Oe. U. St. E. G. u. U. St. B.) nach Hannover (Nordbahnhof) bleiben über diesen Zeitpunkt hinaus bis 31. Dezember 1885 in Wirksamkeit.

Dresden, am 22. Dezember 1884. (3140)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Breslau (incl. Breslau-Freiburg), Berlin, Magdeburg, Erfurt, Frankfurt a/M. sowie der Braunschweigischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Lothringisch-Luxemburgischen Bahnen andererseits und zwischen Stationen des Bezirks Erfurt und der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn kommt mit dem 1. Januar 1885 ein **neuer Gütertarif** zur Ausgabe. Durch denselben gelangt der Tarif für den Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen, ausserdem der Tarif für den Mitteldeutschen Verband vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen für diejenigen Relationen zur Aufhebung, welche in den neuen Tarif übergegangen sind.

Die durch den neuen Tarif entstehenden Erhöhungen treten erst mit dem 15. Februar 1885 in Kraft und werden bis zu diesem Termine die bisherigen billigeren Sätze der Frachtberechnung zu Grunde gelegt.

Ausserdem scheidet die Route via Mainz-Bingen mit dem 1. März 1885 aus dem Verkehre aus.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 22. Dezember 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M. (3141)

Am 1. Januar 1885 tritt zum diesseitigen **Lokal-Gütertarif** vom 1. April 1883 ein Nachtrag VI in Kraft; derselbe enthält neben bereits anderweit publizirten Tarifänderungen auch neue kilometrische Entfernungen für den Verkehr der Stationen der im Bau begriffenen Strecke Bentschen-Meseritz, gültig vom Tage der besonders bekannt zu machenden Betriebseröffnung dieser Strecke, sowie anderweite Entfernungen für die Stationen Berlin, Schles. Bahnhof und Viehhof bei Gesundbrunnen, ferner zwischen Dresden Friedrichstadt und Rietschen, Aufhebung der Stations-Tarifsätze zwischen Berlin, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof, sowie Coepenick bezw. Erkner, Friedrichshagen und Rummelsburg Rangirbahnhof einerseits und Charlottenbrunn, Dittersbach, Gottesberg und Wüste-Giersdorf andererseits, Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen und eine anderweitige Zusammenstellung der in Geltung bleibenden Ausnahmetarife, Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs D für Steine im Verkehre mit den Stationen Freienwalde a/O., Niederfinow und Ziegelei und endlich einen neuen Ausnahmefrachtsatz für Braunkohlen etc. zwischen Alt-Ranft und Viehhof bei Gesundbrunnen-Berlin.

Exemplare des Nachtrags können von den Güterexpeditionen des diesseitigen Bezirks und dem Auskunftsbüreau hier bezogen werden.

Berlin, den 24. Dezember 1884. (3142)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Januar k. J. treten im **Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande** für den Verkehr zwischen Sobbowitz des Direktionsbezirks Bromberg einerseits und Hamburg L. B. und B. H. andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft über die Höhe derselben ertheilen die genannten Stationen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Dezember 1884. (3143)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn (Böhmische Nordwestbahn). Am 1. Januar 1885 tritt der Nachtrag IV zum Theil II des Lokal-Gütertarifes vom 1. Februar 1883 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der bestehenden Stations-Tarife.

II. Ausnahmetarif No. VI für den Transport von Mineralwasser.

Exemplare dieses Nachtrages können sowohl bei der unterzeichneten General-Direktion, als auch bei den gesellschaftlichen Stationen eingesehen und bezogen werden.

Prag, den 29. Dezember 1884. (3144)
Die General-Direktion.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Januar 1885 gelangt ein neuer Tarif für den direkten Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, dann Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn incl. der K. K. Staatsbahnlinien Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal einerseits und Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnlinien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau andererseits zur Einführung.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze und neue Ausnahmetarife für Eisen und Eisenwaaren, dann Baumwoll- und Leinenwaaren-Transporte für gewisse Verkehrsrelationen.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden. (3145)

Wien, den 25. Dezember 1884.

Ermässigte Frachtsätze für Getreide- etc. Transporte. Mit 1. Januar 1885 treten nachstehend verzeichnete Tarifnachträge und Tarife in Wirksamkeit, und zwar:

1. Nachtrag V zum Lokaltarife der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Theil II Heft 1, enthaltend ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs 1 und Einbeziehung der Haltestellen Báhony und Bohuslavitz für den Eilgutverkehr.

2. Nachtrag XI zum Lokaltarife Theil II Heft 3 ddo. 1. August 1883, enthaltend ermässigte Frachtsätze des Specialtarifes 1 und Berichtigungen des Nachtrags VIII zum genannten Lokaltarife.

3. Der umgearbeitete Tarif Theil III Heft 1 für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte etc. zwischen Stationen der Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft exclusive Budapest, Steinbruck, Szegedin und Temesvár einerseits und Stationen Oesterreichischer Eisenbahnen andererseits.

4. Der Tarif Theil III Heft 2 für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, enthaltend ermässigte Frachtsätze für den direkten Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten und Mehl etc. zwischen den Budapester Bahnhöfen, Köbánya (Steinbruch), Szegedin und Temesvár einerseits und Stationen Oesterreichischer Bahnen andererseits.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse No. 8 bezogen werden. (3146 R M)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Die in den Tarifen für den Elbeumschlags-Verkehr mit Laube-Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 1. Oktober 1883 sowie Aussig-Landungsplatz vom 1. November 1883 sammt Nachträgen mit Giltigkeit bis längstens Ende 1884 enthaltenen Frachtsätze finden unter den daselbst angeführten Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis

Ende März 1885

mit der Massgabe Anwendung, dass von der Auflieferung rücksichtlich einzelner Positionen bedungenen Minimalquantitäten für die Zeit vom 1. Januar 1885 bis Ende März 1885 Abstand genommen wird.

Wien, am 24 Dezember 1884. (3147)

Ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Januar 1885 tritt für den Transport von Eisen und Eisenwaaren in Quantitäten von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und zwar von den Stationen Bielitz-Biala, M. Ostrau, Pruchna, Saybusch-Zablocie und Troppau nach Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands- und der Mähr.-Schlesischen Nordbahn ein Ausnahmetarif in Kraft.

Wien, den 17. Dezember 1884. (3148)

Rumänische Eisenbahnen. Am 25. Dezember l. J. tritt Nachtrag XIII zum Lokal-Gütertarif (Theil II) in Kraft.

Preis 10 bani. (3149)

Bukarest, den 22. Dezember 1884.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Breslau-Freiburger Eisenbahn. Zum Lokaltarif für die Beförderung von Personen etc. vom 15. August 1877 tritt am 1. Januar 1885 ein Nachtrag VII in Kraft, welcher allgemeine Zusatz- und besondere Bestimmungen für den Haupttarif enthält.

Breslau, den 20. Dezember 1884. (3150)
Königliche Direktion.

IV. Be- und Entladefristen.

Von Sonnabend, den 27. Dezember d. J. werden die durch unsere Bekanntmachungen vom 26. Oktober und 2. Dezember cr. publizirten **Beschränkungen der Ladefristen aufgehoben** und treten von da ab wieder die regelmässigen Ladefristen in Kraft.

Breslau, den 23. Dezember 1884. (3151)
Königliche Direktion
der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen Seite 1333).

No. 24. Jahrgang 1884. Berlin, am 31. Dezember 1884.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 29. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	2	Säcke	Lumpen —	29,5	1	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
2	A	—	1	—	eiserner Topf —	—	2	Soest	K. E.-D. Hannover	
3	A G —	— —	1 5	Gebund Stäbe	Flacheisen 4 kant. Eisen	75	3	Neuwied Wth.	Linksrh. Köln	
4	A G	—	1	Kiste	ansch. Maschinentheile	420	4	M.-Gladbach	„	
5	A H	1	1	Packet	Säcke —	21,5	5	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
6	A R	3401	1	Fass	gefüllt —	67	6	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
7	A S O	11/12	2	Fässer	Drahtnägel —	—	7	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
8	A W	119	1	Sack	Wolle —	16	8	Hannover	K. E.-D. Hannover	
9	B	6	1	Collo	Bäume —	22,5	9	Buckau	K.E.-D. Magdeburg	
10	B B	4693/94	2	Kisten	gefüllt —	162	10	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
11	B F	4543	1	Ballen	anschein. Wollwaaren	25	11	Linz a/Rhein	Rechtsrh. Köln	
12	B J	1200 1201	5	Säcke	Heede —	77	12	Hannover	K. E.-D. Hannover	
13	B L	929	1	Ballen	? —	37	13	Cosel-K.	K. E.-D. Breslau	
14	B T	544	1	Kiste	Butter —	75	14	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
15	C	29	1	Ballen	Leder —	22	15	Lanaeken	Grand Centr. Belge	
16	C A	503	1	Fass	leer —	5	16	Gau-Algesheim Stat.-Verw.	Hess. Ludwigsb.	
17	D	—	1	Collo	Eisen —	—	17	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
18	D	2500 1055 6	4	—	Eisenplatten —	—	18	Zülpich	Linksrh. Köln	
19	D C	8041	1	Kiste	Wein —	—	19	Aachen	„	
20	D K	657	1	„	? —	?	20	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
21	E B	807	1	Bund	3 eiserne Kessel —	15	21	Siegburg	Rechtsrh. Köln	
22	E D S	1780	1	Stab	Stahl —	17	22	Frankfurt a./M.	K. E.-D. Hannover	
23	F	139	1	Kiste	leer —	8	23	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
24	F	518	1	Fass	anschein. Benzin —	156	24	Appelhülsen	„	
25	Gb. Sch.	6927	1	„	Wein —	46	25	Essen K. M.	„	
26	G & C	5963	1	Kiste	— —	25,5	26	Nordhausen	K.E.-D. Frankf.a/M.	
27	G F B	25042 27024 27573	3	—	Wagendecken —	—	27	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
28	G L	382	1	Kiste	? —	42	28	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
29	G N weisser Strich	2	1	—	Gusstheil Deckel —	0,5	29	Eisleben	K.E.-D Frankf.a/M.	
30	G S	7526	1	Kiste	gefüllt —	60	30	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
31	[illegible]	4196	1	Ballen	Manufakturwaaren —	21	31	Coblenz Rh.	„	
32	H S	1	1	—	Waschfass mit 3 Beinen	15,5	32	Halle	K.E.-D. Magdeburg	
33	H Z W	6128/7	2	Kisten	? —	9	33	Posen	K. E.-D. Breslau	
34	J B	790	1	Kiste	gefüllt —	20	34	Köln G.	Linksrh. Köln	
35	J D B	19	1	Sack	Nüsse —	100	35	Gotha	K. E.-D. Erfurt	Neckarelz-Mannheim bez.
36	J P	2121	1	Ballen	Kaffee —	31,5	36	Mannheim	Badische Stsb.	
37	J R	6161	1	Kiste	unbekannt —	96	37	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
38	K M	—	1	—	Koppel —	—	38	Neu-Wegersleben	Braunschweig.	
39	K W	1058 1066	2	Säcke	Werg —	29	39	Konstanz	Badische Staatsb.	
40	L A	37	1	Bündel	leere Säcke —	27	40	Friedberg	K. E.-D. Hannover	
41	L C	2	1	Sack	Cichorien —	100	41	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
42	L & Cie.	1012	1	Fass	leer —	15	42	Oberndorf	Württemb. Stsb.	
43	L F C	25	1	Sack	Wallnüsse —	50	43	Bremen	K. E.-D. Hannover	
44	L G M R S A M B	— — — —	12 6 5 1	Körbe „ „ Korb	Fische —	1354	44	Crefeld Eilg.-Exp.	Linksrh. Köln	
45	L O	4	1	Rolle	? —	4,5	45	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	M	1663	1	Ballen	— —	—	46	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
47	M C	258	1	Kiste	gefüllt —	18	47	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
48	M L C	1	1	„	? —	150	48	Mannheim	Badische Stsb.	Thann - Mannheim bezettelt.
49	M P B	—	1	—	Vorlegebaum —	—	49	Posen	K. E.-D. Breslau	
50	N	211	1	Fass	leer —	40	50	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
51	N H	8235	1	„	leer —	40	51		„	
52	P	7021	1	Ballen	? —	?	52	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Giessen beschrieb.
53	P S	—	2	—	eiserne Röhren —	8	53	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
54	P S	139	1	Sack	gebrannte Gerste —	50	54	Oberhausen	„	
55	R T	3004	2	—	Hasen —	5,5	55	Breslau	K. E.-D. Breslau	
56	S	—	1	—	Schmortopf —	2	56	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
57	S	5	1	Korb	verzinnte Rohre —	10	57	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
58	S	113	1	Pack	Papier —	38	58	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	
59	S J	{ [Figur] }	10	—	Röste —	—	59	Darmstadt G.-E.	Hess. Ludwigsb.	Neuhütte - Themar bezettelt.
60	S M	655	1	Kiste	Kerzen —	31,5	60	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
61	S R	3616	1	„	gefüllt —	45	61	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
62	{ V & C	1275	1	„	Nudeln —	17 }	62	M. Gladbach	„	
	? }	?	1	Gebund	6 gusseis. Räder —	17 }				
63	v T B	15708	1	Fass	leer —	18,5	63	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	
64	W	—	1	—	Ofenthüre —	20	64	Boxtel	Niederländ. Stsb.	
65	W G	352	1	Bund	Polsterwerg —	11,5	65	Halle	K.E.-D.Magdeburg	
66	W H C	473	1	Kiste	? —	24	66	Mannheim	Badische Stsb.	Stuttgart - Mannheim bezettelt.
67	W W K	98494	1	Ballen	Wolle —	93	67	Aachen	Linksrh. Köln	
					B. Colli m. Adressen sign.					
68	{ W. Kozlowsky Wetter a. d. Ruhr }	—	4	Kisten	Presskohle —	267	68	Schöningen	Braunschweig.	in dem leer laufenden Wagen Magdeb. 16082 vorgefunden.
69	Bromb.	17486	1	Wagen	Oelkuchen —	—	69	Aachen T.	Linksrh. Köln	
70	Curelier	—	1	Packet	Drucksachen —	5,5	70	Hasselt	Grand Centr. Belge	
71	{ D J W W J M }	{ 210 Gera }	1	Ballen	Kaffee —	68	71	Breslau	K. E.-D. Berlin	im Wagen Saarbr. 8232. Dagegen fehlt aus demselben Wag. ein Ballen Kaffee zu 63 kg $\frac{\triangle}{S}$ 3.
72	Halle	X	1	Kette	— —	38	72	Halle Eilg.-Exp.	K.E.-D.Magdeburg	Adresse auf Holzetiquette, vermuthlich Privateigenthum.
73	Jauer	—	1	Stück	Holz —	3	73	Schwaan	Meckl. Fr.-Franz.	
74	Löwenbräu	11046	1	Fass	leer —	30	74	Höchst	K.E.-D.Frankf.a/M.	
75	{ M. Mannheim }	2973	1	Ballen	gefüllt —	82	75	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
76	Nord	29929	1	Wagen	Oel —	—	76	Osch	Niederländ. Stsb.	
77	Percy	—	1	Ballen	? —	18	77	Aerschot	Grand Centr. Belge	
78	Percy	—	1	Fass	Seife —	14	78	„	„	
79	Plaue	18	1	—	Wagendecke —	?	79	Weida	K. E.-D. Erfurt	
80	{ S. Waaren }	288	1	Collo	Gewichte —	—	80	Güstrow	Meckl. Fr.-Franz.	
81	Trademark	—	1	Kiste	Zündhölzer —	89	81	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
					C. Colli m. Nummern sign.					
82	—	20	1	Collo	Bretter —	10	82	Schwaan	Meckl. Fr.-Franz.	Adr. Frau Magdalene Nubergall Halle a/S.
83	—	22	1	—	{ Ofendeckel von Eisenblech }	7,5	83	Stolberg	Linksrh. Köln	
84	—	463	1	—	Gussplatte —	10,5	84	Osterspei	K.E.-D.Frankf.a/M.	
85	—	1269	1	—	Ofentheil —	3	85	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
86	—	2766	200	Stück	Pflugschaare —	760	86	Schöppenstedt	Braunschweig.	
87	—	12146	60	—	Roststäbe —	—	87	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
88	—	61573	1	Kiste	Oel —	190	88	Borne	Niederländ. Stsb.	
					D. Colli mit Figuren sign.					
89	rothes Kreuz	—	1	Collo	{ Maschinentheil (Ziegenfuss) }	1,5	89	{ Clausthal-Zellerfeld }	K.E.-D.Magdeburg	
90	{ △ 24 }	816	1	Kiste	Zucker? —	20	90	{ Guntersblum Stat.-Verw. }	Hess. Ludwigsb.	
91	{ ▽ 421 B }	—	1	„	unbekannt —	—	91	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
92	{ ✡ }	12217	1	Fass	? —	31	92	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
93	{ ✡ }	1649/50	2	Fässer	Farbe —	120	93	Köln G.	Linksrh. Köln	
94	{ ✡ }	7356	1	Kiste	? —	70	94	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					E. Colli ohne Signatur.					
95	—	—	1	Ballen	Baumwolle —	219	95	Bremen	K. E.-D. Hannover	
96	—	—	1	—	kleine Bodenkarre —	—	96	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
97	—	—	2	—	Christbäume —	—	97	Sangerhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
98	—	—	1	—	Christbaum —	2	98	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
99	—	—	1	—	{ leinene Decke von brauner Farbe }	—	99	Köln G.	Linksrh. Köln	
100	—	—	64	Colli	Diverse —	—	100	Berlin	K. E.-D. Erfurt	von Waldheim.
101	—	—	2	Stangen	Eisen —	8	101	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
102	—	—	2	Stück	schweres Eisenblech	169,5	102	Héverlé	Grand Centr. Belge	
103	—	—	2	—	Eisentheile à 1,53 m lg.	46	103	Neu-Wegersleben	Braunschweig.	
104	—	—	1	Fass	gefüllt —	22	104	Trier	Linksrh. Köln	
105	—	—	1	Korb	Fische —	20	105	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
106	—	—	2	—	Gebinde, leer —	30	106	Breslau O.-Th.	K. E.-D. Breslau	
107	—	—	1	—	{ eisernes Gestell mit Netz, zu einer Schiffswiege gehörig }	—	107	{ Berlin Friedrichstrasse Gepäck-Exped. }	{ Berliner Stadt- und Ringbahn }	{ seit dem 3. September cr.
108	—	—	1	Ballen	Heede —	36	108	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
109	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	80	109	Waldhof Stat.-Ver.	Hess. Ludwigsb.	
110	—	—	1	—	{ gebrauchte Kette ca. 8,10 m lang }	—	110	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
111	—	—	1	—	Kette —	—	111	Kleinen	Mecklenb. Fr.-Frz.	{ Beklebung: Nach Berlin Neue Königstrasse. Postlagernd.
112	—	—	1	Kiste	Bekleidungsstücke —	11	112	Berlin Nordbhf.	BerlinerNordbahn	
113	—	—	1	Lade	{ vermuthlich Kleidungsstücke }	51	113	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
114	—	—	1	Collo	Korbwaaren (Ständer)	3	114	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
115	—	—	1	Packet	{ Messinggewinde und Krahnen }	0,5	115	„	„	
116	—	—	1	—	Ofenthüre —	3	116	Osnabrück K. M.	„	
117	—	—	1	—	eis. Pflugschaar —	5,5	117	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
118	—	—	1	—	gusseis. Rädchen —	2	118	Mergentheim	Württemb. Stsb.	
119	—	—	6	Colli	eis. Röhren —	376	119	Bremen	K. E.-D. Hannover	
120	—	—	1	Bund	Rundeisen —	25,5	120	Hennef	Rechtsrh. Köln	
121	—	—	2	„	Rundeisen —	104	121	Deutzerfeld	„	
122	—	—	1	Ballen	Säcke —	12,5	122	Duisburg	„	
123	—	—	1	Pack	Säcke —	37	123	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
124	—	—	1	—	Sackwagen —	—	124	Güstrow	Mecklenb. Fr.-Frz.	
125	—	—	2	—	Schaufeln —	2	125	Gronau	Rechtsrh. Köln	
126	—	—	1	—	Spannbügel (eisern.)	3,5	126	Heidelberg	Badische Stsb.	
127	—	—	1	—	Spazierstock —	—	127	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
128	—	—	1	—	Stein —	130	128	Venlo	Niederländ. Stsb.	
129	—	—	1	—	Stuhl —	5	129	Schwaan	Mecklenb. Fr.-Frz.	
130	—	—	1	—	Uhrgewicht von Eisen	0,80	130	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
131	—	—	2	—	{ Viehgitter mit Eisen beschlagen }	—	131	Herbesthal	Linksrh. Köln	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

V. Prüfung der Projekte zur Ausrüstung Russischer Güterwagen für den Transport von Getreide in losem Zustande.

Zufolge dem durch den XXI. General-Kongress der Vertreter Russischer Eisenbahnen ausgeschriebenen Konkurse zur Ausrüstung Russischer Güterwagen für den Transport von Getreide in losem Zustande sind in die von demselben General-Kongress zur Prüfung der diesbezüglichen Projekte ernannte Kommission 53 Entwürfe zum festgesetzten Termin eingelaufen.

Zwei von denselben, der eine mit der Unterschrift „Hubert Beck", der andere mit der Devise: „Vier Augen sehen besser als zwei, sechs jedoch noch weit besser", scheinen allen Anforderungen des Konkurses zu entsprechen, indess zur definitiven Entscheidung der Frage darüber, ob diese Projekte der zum Konkurse ausgesetzten Prämien gewürdigt werden können, ist es nothwendig, besagte zwei Ent-

würfe in praxi zu erproben. Ausserdem entspricht ein Projekt mit der Devise: „Dem sei so" zwar nicht allen Konkursbedingungen, dasselbe löst jedoch dem Anscheine nach erfolgreich eine der zum Konkurse gestellten Aufgaben, und zwar die Frage über eine bequeme Ausladung des Getreides aus den Wagen in die Güterlager und die Aufladung aus dem Lager in die Wagen; doch auch dieser Entwurf bedarf einer praktischen Prüfung.

Die Prüfung der gedachten drei Projekte erfolgt durch die Kommission und werden die Resultate mit endgültiger Entscheidung hinsichtlich der Prämien in den Zeitungen spätestens den 1. Juni 1885 bekannt gegeben werden. (3151)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

SACHREGISTER

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

II. Quartal 1884.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte: a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn, b) Ausland. — III. Juristisches. — IV. Literatur.

NB. Die im offiziellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, soweit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches etc.

NB. Siehe auch unter II. bei Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich.

II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte.

a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

III. Juristisches.

IV. Literatur.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der wegen Ueberschwemmung zwischen Dembica-Tarnow seit 19. v. Mts. unterbrochen gewesene Verkehr ist, nach einer Mittheilung der Betriebsdirection der K. K. priv. Galizischen Karl Ludwigbahn, am 23. v. Mts. Nachmittags wieder im vollen Umfange aufgenommen worden.

Berlin, den 15. Juli 1884. (1670)
Die geschäftsführende Direction.
Kraucke.

II. Güterverkehr.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Zweigbahnstrecke Zajonskowo-Löbau in Westpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn wird die an derselben belegene Haltestelle Zajonskowo und die Station Löbau in Westpr. und nach Einrichtung der an derselben Theilstrecke belegenen Haltestelle Mortung in den **Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlensendungen** bei Aufgabe in Wagenladungen von je 10 000 kg pro Wagen (Anhang z. Preuss.-Oberschl. Vbd.) aufgenommen. Die zur Erhebung kommenden Frachtsätze sind auf sämmtlichen Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn zu erfragen. Der Termin der Betriebseröffnung wird noch besonders bekannt gegeben werden.

Bromberg, den 8. Juli 1884. (1671 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August 1884 tritt unter der Bezeichnung **„Bromberg - Sächsischer Verband“** ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirks Bromberg (einschliesslich der z. Z. noch unter Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirection Breslau stehenden Strecken Posen-Bromberg bezw. Thorn), der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn einerseits und Stationen der Königlichen Sächsischen Staatseisenbahnen und den Stationen Friedland i. Böhmen, Raspenau-Liebwerda und Reichenberg der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft, durch welchen der für vorbezeichnetes Verkehrsgebiet bestehende Preussisch-Sächsische Verbandsgütertarif vom 1. Mai 1882 aufgehoben wird.

Vom gleichen Tage ab kommen an Stelle der in den Staatsbahntarifen Bromberg-Berlin und Oberschlesien-Berlin für Dresden-Friedrichstadt und in den Staatsbahntarifen Bromberg-Erfurt und Oberschlesien-Erfurt für Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz des Bezirks Erfurt z. Z. bestehenden Tarifsätze die entsprechenden Sätze des Bromberg - Sächsischen Tarifs durchweg zur Anwendung.

Durch diese Tarifveränderungen werden neben vielfachen Frachtermässigungen und Erweiterungen der directen Verkehrsbeziehungen in einzelnen Fällen auch Frachterhöhungen herbeigeführt, welche letztere erst mit dem 1. September d. J. in Kraft treten.

Bromberg, den 10. Juli 1884. (1672 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung und im Namen der Königlichen Eisenbahn-Directionen Breslau und Erfurt.

Am 5. August d. J. kommt der gemeinschaftliche Nachtrag No. XI zum **Ostdeutsch - Oesterreichischen Tarif No. X** zum Heft 1 und No. VIII zum Heft 2 des **Ostdeutsch-Böhmischen Tarifs** zur Einführung. Derselbe enthält die theilweise Erweiterung der Ausnahmetarife für Eisenerze etc. auf die Artikel „Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken“ und die Einführung von Ausnahmetarifen für letztere Artikel im Verkehr von Zöptau M. G. B. Druckexemplare des Nachtrags sind von den Stationen Gleiwitz, Zabrze, Laurahütte, Beuthen und Kattowitz unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 12. Juli 1884. (1673)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Deutschen Verband-Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 15. Juli cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Mitteldeutschen Verbande vom 1. October 1883 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält neben einigen bereits im Instructionswege eingeführten Tarifsätzen neue Billet- und Gepäcktaxen und anderweite Preise der Zusatz-Billets für Benutzung der Schlafwagen.

Näheres bei den betheiligten Billetexpeditionen.

Erfurt, den 10. Juli 1884. (1674)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbands-Gütertarife** treten am 15. Juli dieses Jahres die Nachträge
VI zu Heft No. 1,
V „ „ No. 2 und
IX „ „ No. 3
in Kraft.

Dieselben enthalten neue Frachtsätze für die Stationen Hausen-Reitbach, Niefern und Oos der Badischen Staatsbahn, sowie Kaiserslautern (Westbahnhof) der Pfälzischen Bahn und ferner abgeänderte resp. neue Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Darmstadt, Frankfurt a/M. (Ostbahnhof), Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn, sowie Heidelberg der Badischen Staatsbahn.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 10. Juli 1884. (1675)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Mit 20. Juni d. J. kommen die Nachträge XII und XIII zum Verbands-Gütertarife Theil II und III zur Einführung. Exemplare derselben können von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 30. Mai 1884. (1676)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Sächsisch-Oesterreichischen Elbumschlags-Verkehr** gelangt vom 19. Juli 1884 an bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884 für den Artikel Möbel aus gebogenem Holze bei Zahlung der Fracht für 10 000 kg pro Wagen von Budweis nach Dresden Elbkai ein Frachtsatz von 1,636 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Dresden, am 9. Juli 1884. (1677)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Die in dem Nachtrag VI zum 4. Heft des Tarifs vom 1. April 1881 für den Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen **im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** aufgeführte Tarif-Entfernung Düdelingen Werk-Olsberg wird mit Gültigkeit vom 25. August cr. ab von 420 km auf 425 km erhöht.

Köln, den 9. Juli 1884. (1678)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 9 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Hessisch-Badischer Verkehr) kommt mit Wirkung vom 1. September 1884 der VIII. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält anderweite, erhöhte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hanau, Station der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und den Badischen Stationen Hattingen, Immendingen, Konstanz, Neuhausen, Radolfzell, Schaffhausen, Singen, Stockach und Thayingen andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die betr. Dienststellen.

Karlsruhe, den 12. Juli 1884. (1679)
Namens des Verbandes:
Generaldirection
der Grosshl. Bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. September cr. treten die in den Abtheilungen A und F des Tarifs für den **Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verband** für die Station Lindau vorgesehenen Frachtsätze ausser Kraft.

Die an Stelle derselben tretenden erhöhten Frachtsätze sind in unserem hiesigen Geschäftslocal zu erfahren.

Köln, den 9. Juli 1884. (1680)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Die Stationen Lauterberg, Fritzlar, Wega, Wildungen und Zennern werden nach Eröffnung der Neubaustrecken Scharzfeld bis Lauterberg und Wabern bis Wildungen in den directen Verkehr des **Westdeutschen Verbandes** einbezogen.

Das Nähere ist auf den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Hannover, den 9. Juli 1884. (1681)
Königliche Eisenbahndirection.

Saarkohlen - Verkehr nach der Westschweiz. Zum Saarkohlen-Ausnahmetarif No. 14 tritt am 15. ds. Mts. der IV. Nachtrag in Kraft, enthaltend ermässigte Sätze für den Verkehr mit Stationen der Gotthardbahn.

Köln, den 11. Juli 1884. (1682)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 25. Juli cr. wird der Nachtrag VIII zum Tarifheft II vom 1. October 1881 in Gültigkeit gesetzt. Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Eiern in Fässern und Kisten, todtem Wild und todtem Geflügel, ferner getrocknetes Eiweiss und Eidotter in Fässern bei Aufgabe in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg für den Verkehr aus Ungarn nach Belgien. Preis 0,10 ℳ.

Köln, den 8. Juli 1884. (1683)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Privilegirte Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 1. August l. J. tritt Nachtrag II zu Theil I der allgemeinen Tarifbestimmungen der Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen in Kraft. Dieser Nachtrag enthält die Aenderung einiger Bestimmungen, und kann derselbe bei den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (1684 RM)

Privilegirte Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. Für die demnächst zur Eröffnung gelangende Localbahnstrecke Bisenz-Gaya werden die Tarife bei der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, I. Pestalozzigasse 8, zu beziehen sein. (1685 RM)

SACHREGISTER

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

III. Quartal 1884.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte: a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn, b) Ausland. — III. Juristisches. — IV. Literatur.

NB. Die im offiziellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, soweit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches etc.

NB. Siehe auch unter II. bei Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich.

II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte.

a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

b) Ausland.

III. Juristisches.

IV. Literatur.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Am 15. October 1884 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** für den Verkehr zwischen den Stationen des Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Bahn einerseits und den Stationen des Directionsbezirks Breslau andererseits in Kraft. Derselbe enthält die Tarifvorschriften und speciellen Bestimmungen für die directe Beförderung zwischen den z. Zt. im Preussisch-Oberschlesischen Verband-Gütertarif vom 1. April 1881 und den Nachträgen zu demselben aufgeführten Stationen der genannten Verwaltungen excl. des Verkehrs mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen.

Durch diesen Tarif werden die für den directen Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Bromberg und Breslau incl. für die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn bisher erlassenen Bestimmungen, insoweit dieselben sich auf die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche derselbe Anwendung findet, aufgehoben.

Exemplare des Nachtrags können durch die Billetexpeditionen bezogen werden.

Bromberg, den 26. September 1884.
Königl. Eisenbahndirection, (2335J)
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Breslau-Erfurt. Am 1. October cr. tritt Nachtrag III für den oben genannten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Nimptsch, Puschkowa und Sohrau i/Oberschlesien des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau, abgeänderte Entfernungen für die Station Berlin (Anh.-Dresd. Bahnhof) des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, Ergänzungen des Stationsverzeichnisses und Berichtigungen.

Die durch Berichtigungen in einzelnen Fällen eintretenden unerheblichen Frachterhöhungen werden erst am 15. November cr. giltig.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst Exemplare des Nachtrags III gratis zu haben sind.

Erfurt, den 29. September 1884. (2336)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. October d. J. tritt der **XIII. Nachtrag zum Specialtarif vom 20. Februar 1877 für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg im Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr via Bleyberg** in Kraft.

Derselbe enthält u. A. Frachtsätze für neue Stationen der Belgischen Staatsbahnen, ermässigte Frachtsätze für mehrere Stationen derselben, eine Bestimmung über die Aufhebung der Sätze für mehrere Stationen dieser Bahnen und eine Vervollständigung des Verzeichnisses der Belgischen Zechen.

Der Nachtrag ist durch die Verbands-Kohlenstationen, sowie durch das Central-Drucksachen-Magazin hierselbst zu beziehen.

Elberfeld, den 30. September 1884. (2337)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 15. October d. J. tritt zu Theil II des **Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen** Verbandstarifs ein Nachtrag IV in Kraft, welcher neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für frisches Obst enthält. Derselbe ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 26. September 1884. (2338)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. October d. J. ab tritt der Nachtrag III zu dem Local-Gütertarif vom 1. October 1881 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Specialbestimmungen zu dem Betriebsreglement, der Tariftabellen und des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr.

Erhöhungen gegen bisherige Tarifsätze treten nicht ein.

Blankenburg am Harz, 30. Septbr. 1884.
Die Betriebsdirection. (2339)
A. Schmidt.

Saarkohlenverkehr nach Südbaden. Am 1. October d. J. tritt der Nachtrag II zum Kohlen- und Kokestarif No. 6, enthaltend Ergänzung der Transportbestimmungen, ermässigte Sätze für verschiedene Badische Stationen und Ergänzung der Kilometer-Tariftabelle, in Kraft, welcher an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgelassen wird.

Köln, den 29. September 1884. (2340)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. October d. J. wird die für den Wagenladungsverkehr neu eröffnete Badische Station Steinach in den directen Güterverkehr in Wagenladungen mit Stationen der Pfälzischen Bahnen einbezogen.

Näheres ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Karlsruhe, den 30. September 1884.
General-Direction der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen. (2341)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Vom 1. October l. J. an ermässigen sich die Ausnahmefrachtsätze für Petroleum und Naphtha in Wagenladungen von 10 000 kg nach Triberg und Hausach

ab Mannheim von . 1,05 auf 0,96 ℳ und
ab Ludwigshafen von 1,11 „ 1,02 „
pro 100 kg.

Karlsruhe, den 29. September 1884.
Generaldirection. (2342)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. October l. J. treten für die Beförderung von **Getreide,** welches von Belgischen oder Holländischen Häfen zu Schiff nach Mannheim resp. Ludwigshafen und von da nach verschiedenen Bodenseeufer- und Ostschweizerischen Stationen befördert wird, Uebernahmetarife zu ermässigten Frachtsätzen mit Umkartirung der Sendungen in Konstanz in Kraft.

Exemplare dieser Tarife können von den Güterexpeditionen Ludwigshafen, Mannheim und Konstanz, sowie von dem diesseitigen Tarifbureau unentgeltlich bezogen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stellen.

Karlsruhe, den 29. September 1884.
Generaldirection. (2343)

Im Kopfe unserer Bekanntmachung vom 18. August d. J., betreffend die am 1. October d. J. eintretenden Tarifänderungen, ist u. A. auch der „Blei- und Zinkverkehr von Rheinland und Westfalen nach Berlin“ aufgeführt. In diesem Verkehre bleiben jedoch die gegenwärtigen Tarifsätze bis auf Weiteres unverändert in Kraft.

Berlin, den 29. September 1884. (2344)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. October cr. tritt Nachtrag II zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält Ergän-

ungen bezw. Aenderungen der speciellen Tarifvorschriften, des Stationsverzeichnisses, des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife, sowie Tarifkilometer für verschiedene neu einbezogene Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen und diverse Berichtigungen. Durch die Berichtigungen werden in einzelnen Fällen unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt. Letztere treten mit dem 15. November cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags II zum Preise von 0,25 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 29. September 1884. (2345)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. October cr. tritt Nachtrag III zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält ausser Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarif und Nachtrag II, neue Tarifkilometer und Tarifsätze für Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof, Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde, sowie abgeänderte bezw. neue Tarifsätze für Station Erfurt des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und Station Sömmerda der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Durch die erwähnten Berichtigungen und abgeänderten Ausnahme-Tarifsätze werden neben vielfachen Frachtermässigungen in einzelnen Fällen auch unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt. Letztere treten indess erst am 15. November d. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst Exemplare des Nachtrags III zum Preise von 0,25 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 29. September 1884. (2346)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Unsere Bekanntmachung vom 16. September cr., betreffend Instradirungsänderungen bezüglich des Verkehrs mit Schleswig-Holsteinischen Stationen vom 1. November cr. ab in einzelnen Verbänden, wird dahin ergänzt, dass von genanntem Termine an derjenige Verkehr nach und von Schleswig-Holsteinischen Stationen, welcher ausser via Hamburg auch via Lübeck-Eutin bezw. Oldesloe bisher dirigirt wurde, nicht mehr über die letztere Route, sondern ausschliesslich via Bergedorf resp. Harburg-Hamburg-Elmshorn Beförderung findet.

Berlin, den 1. October 1884. (2347)
Königliche Direction
der Berlin-Hamburger Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. An Stelle der Getreidetarife von Stationen der Moskau-Kursk- und Kursk-Charkow-Asow-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser vom 13./1. August bezw. 25. Mai/6. Juni cr. treten mit Giltigkeit vom 15./27. September bis 1./13. December cr. neue Special-Exporttarife in Kraft.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 20. September 1884. (2348 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Am 1. October 1884 gelangt zu dem vom 1. September 1883 ab gültigen Local-Gütertarife der Eisern-Siegener Eisenbahn der Nachtrag I zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Aenderungen des Tarifs der Nebengebühren und theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Eisenerz.

Exemplare dieses Nachtrags sind zu 10 ₰ das Stück bei unsern Stationen zu haben.

Siegen, den 30. September 1884. (2349)
Die Direction
der Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.

Im Sächsisch-Oesterreichischen Verbande tritt am 1. October d. Js. für Güter des Specialtarifs III bei Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Türmitz und Tharandt ein Frachtsatz von 0,49 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 30. September 1884. (2350)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kursk-Königsberger Eisenbahnverband via Kiew-Brest-Grajewo. Der Getreidefrachtsatz ab Kursk nach Königsberg (Nachtrag 8 zum Verbandtarif) beträgt vom 1. October cr. n. St. 156,20 Rbl. pro Wagen mit 10 000 kg. (2351)

Königsberg, den 30. September 1884.
Direction der Ostpreussischen Südbahn.

Am 15. October cr. wird die zwischen Leobschütz und Jägerndorf gelegene bisher nur für Personenabfertigung eingerichtete Haltestelle Mocker für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Die Tarifsätze für den Local-Güterverkehr mit Mocker enthält der Nachtrag VII zum Local-Gütertarif der Oberschlesischen Eisenbahn, die Tarifsätze für den Transport von Steinkohlen und Kokes nach Mocker der mit Gültigkeit vom 1. September cr. ausgegebene Local-Kohlen-Ausnahmetarif des diesseitigen Bezirkes.

Breslau, den 29. September 1884. (2352)
Königliche Eisenbahndirection.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 15. October d. J. tritt der Nachtrag IX zu Heft II des Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifs vom 1. October 1881 in Kraft. Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für Weintrauben, für Eier in Fässern und Kisten, todtem Wild und todtem Geflügel als Eilgut und als Frachtgut, Berichtigungen und Ergänzungen.

Preis 0,10 *M.*

Köln, den 15. October 1884. (2353)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Am 1. October c. tritt zum Tarif für den Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Berlin der Nachtrag IX in Kraft. Derselbe enthält ausser den bereits von der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin publicirten anderweiten Tarifkilometern und Frachtsätzen für die Berliner Staatsbahnhöfe und Stationen der Berliner Ringbahn die Tarifkilometer und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Altenkirchen, Bippen, Dierdorf, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Goldhausen, Grenzau, Hachenburg, Hattert, Höhr-Grenzhausen, Ingelbach, Marienrachdorf, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Overath, Puderbach, Ransbach, Raubach, Ründeroth, Sayn, Seifen, Selters, Siershahn, Wahlscheid, Walmerod und Wirges des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) und Bauchwitz, Dürlettel, Elsterwerda, Friedberg a/Queis, Goldberg i/Schl., Gr. Dammer, Meseritz, Rogsen, Torgelow und Ueckermünde des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, Ergänzung der Tariftabellen für die Station Rothenburg a/O. desselben Bezirks sowie Berichtigungen.

Die Frachtsätze für die noch nicht eröffneten Stationen treten erst bei der Betriebseröffnung auf denselben in Gültigkeit. Der Nachtrag ist zum Preise von 50 ₰ bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem Geschäftslocale käuflich zu haben.

Köln, den 29. September 1884. (2354)
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Die laut Nachtrags I zum Heft No. 2 des **Rheinisch-Niederdeutschen Verbands**-Gütertarifs vom 1. Juni 1883 im Verkehr zwischen Brake, Elsfleth und Nordenhamm einerseits und den Stationen Berlin und Spandau der Berlin-Hamburger Bahn andererseits bestehenden Ausnahme-Frachtsätze:

a) für Kupfer (Roh-), Kupferblech, Kupferplatten und Spiritus,
b) für Baumwolle, Farbehölzer und Zink,
c) für Oelkuchen und Oelkuchenmehl und
d) für Stärke aller Art, Stärke- und Kartoffelmehl, Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, auch Traubenzuckersyrup und Stärkesyrup

zum Export treten am 15. November d. Js. ausser Kraft. An Stelle derselben kommen von dem genannten Tage ab die höheren Frachtsätze der ordentlichen Tarifclassen zur Berechnung.

Für Petroleum und Petroleumäther bleiben die bisherigen Ausnahme-Frachtsätze zwischen Berlin B. H. und Brake, Elsfleth und Nordenhamm bis auf Weiteres bestehen.

Köln, 30. September 1884. (2355)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Königliche Eisenbahndirection zu Altona. Zum Gütertarif des **Deutsch-Dänischen** Eisenbahnverbandes vom 1. November 1881 tritt am 1. October cr. ein Nachtrag V in Kraft, durch welchen directe Tarifsätze für den Verkehr der Stationen der Seeländischen Staatsbahnen einer- und Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirection Altona, sowie der Holsteinischen Marsch-, der Berlin-Hamburger und der Lübeck-Büchener Bahn andererseits auf der Route via Wamdrup-Nyborg-Korsör zur Einführung gelangen. — Da der Transport der nach und von den Stationen der Seeländischen Staatsbahnen zur Beförderung gelangenden Güter über den grossen Belt durch die im Laufe dieses Jahres in Betrieb gesetzten Dampffähren erfolgen wird, so können Güter in ganzen Wagenladungen vom gedachten Tage ab ohne Umladung durchgehen.

Die im Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Deutsch-Scandinavischen Eisenbahnverbande vom 1. Juli 1877 enthaltenen höheren Tarifsätze zwischen den gleichen Stationen und über dieselbe Route via Nyborg treten vom gedachten Tage ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen und in Altona die Betriebscontrole, durch welche auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von = 35 ₰ pro Exemplar bezogen werden können.

Altona, den 29. September 1884. (2356)
Namens der Verwaltungen des Deutsch-Dänischen Eisenbahn-Verbandes.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. October cr. tritt Nachtrag I zum Gütertarif Heft 1 in Kraft. Derselbe enthält neben abgeänderten Tarifkilometern für Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof, Dietzhausen, Plaue, Rohr und Suhl, Entfernungen für die Stationen Gräfenroda, Grimmenthal, Oberhof, Ritschenhausen und Zella-Mehlis der neu eröffneten Strecke Plaue-Ritschenhausen, für die zu eröffnenden Stationen Obhausen, Quer-

furt, Schraplau und für die Station Friedrichsegen der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a/M., ferner Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen der Tarifkilometer.

Insoweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 15. November cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags I zu haben sind.

Erfurt, den 29. September 1884. (2357)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Gütertarif des Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1882 tritt mit dem 1. October cr. ein Nachtrag XIX in Kraft, durch welchen directe Tarifsätze für die Haltestelle Osterhof der Westholsteinischen Eisenbahn zur Einführung kommen. (2358)

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, auch können Exemplare dieses Nachtrags bei unserer Billetcontrole unentgeltlich bezogen werden.

Namens der Verwaltungen des Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbandes:
Königliche Eisenbahn-Direction Altona.

Am 1. October cr. werden zu den Staatsbahntarifen für den Güterverkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks **Hannover** und bezw. der **Oldenburgischen Staatsbahnen** einerseits und den Stationen des Directionsbezirks **Berlin** andererseits die Nachträge III herausgegeben, durch welche directe Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen neu eröffneter Strecken der Directionsbezirke Hannover und Berlin sowie die unterm 9. August cr. bereits publicirten anderweiten Entfernungen bezw. Frachtsätze im Verkehr mit Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zur Einführung gelangen.

Ausserdem enthalten die Nachträge neben Ergänzungen der Tarifbestimmung über die Anwendung von Ausnahmefrachtsätzen und der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife Tarifbestimmungen über die Verlängerung des See-Exporttarifes für Sprit und Spiritus, über die Ueberführung von Gütern in Bremen sowie über die Abfertigung von Gütern auf Gemeinschaftsbahnhöfen, Aenderungen von Stationsnamen, Berichtigungen bisheriger Frachtsätze, anderweite Tarifsätze für die Stationen der Warstein-Lippstadter Eisenbahn und für die Station Grätz des Directionsbezirks Berlin, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Stärke, Eisen und Stahlwaaren etc., Eisen und Stahl, façonnirt, Steinkohlen und Sprit und Spiritus zum Seeexport, neue Ausnahmefrachtsätze für Roheisen von Lollar und Giessen nach Berlin, Potsdamer- und Anhalt-Dresdener Bahnhof, sowie Aufhebung verschiedener Ausnahme - Frachtsätze. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz und die Auskunftsstelle zu Hamburg; auch sind daselbst Exemplare der Nachträge zu beziehen.

Berlin, den 30. September 1884. (2359J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen - Verband. Zum Seehafen - Ausnahmetarif Theil III, Verkehr mit Ungarn, ist ein Nachtrag V, giltig ab 10. October l. J., erschienen, welcher ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel des Ausnahmetarifs 5a (Packleinen etc.) enthält und bei den betheiligten Bahnverwaltungen, namentlich auch bei der privilegirten Oesterreichisch - Ungarischen Staats-Eisenbahn - Gesellschaft bezogen werden kann. (RM 2360)

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 1. September cr. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass die directe Personen- und Gepäckabfertigung in den sämmtlichen Verkehren, welche sich via Kastel-Mainz und umgekehrt bewegen, vom 15. October cr. ab in der bisherigen Weise aufrecht erhalten wird. Von diesem Tage ab wird ausserdem zwischen dem Trajectbahnhofe und dem neuen Centralbahnhofe der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz eine Verbindung mittelst Omnibus eingerichtet, für dessen Benutzung die Ueberfuhrgebühren von 40 ₰ für die Fahrt und Person am Omnibus nacherhoben werden. Vom 15. November cr. ab treten alsdann für die fraglichen Verkehre, sowie für die Concurrenz-Verkehre über Frankfurt a/M. neue Tarife mit erhöhten Preisen in Kraft. Das Nähere ist schon jetzt in unserem Verkehrsbureau — Sachsenhausen, Heddrichstrasse 59 — zu erfahren. (2361)

Frankfurt a/M., den 29. September 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

VI. Lieferfristen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn ist — laut Verordnung des Königlich Ungarischen Communications - Ministeriums vom 17. September cr. No. 34366 — für den beiderseitigen Uebergang in Kelenföld im Verkehr mit der Königlich Ungarischen Staatsbahn und der K. K. priv. Südbahn für Frachtgüter eine 12stündige und für Eilgüter eine 6stündige Zuschlagsfrist bis Ende März 1885 bewilligt worden. Diese Zuschlagsfrist findet indessen nur bei den, in der benannten Station übergehenden, für die Stationen der Budapest-Fünfkirchener, Mohacs Fünfkirchener und Fünfkirchen-Barcser Bahn bestimmten Sendungen Anwendung.

Berlin, den 3. October 1884. (2362)
Die geschäftsführende Direction.
Wex.

VII. Submissionen.

Eisenbahn - Directions - Bezirk Breslau. Submission auf Lieferung von rot.

3 609 t	eiserne Querschwellen,
102 „	Schienenbolzen mit Muttern,
83,3 „	Klemmplättchen und
310 000	Stück stählernen federnden Unterlagsringen.

Offerten sind bis zu dem auf **Mittwoch, den 22. October cr. Vormittags 11 Uhr** anberaumten Termine frankirt, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das unterzeichnete Bureau einzureichen.

Submissionsformular, Bedingungen und Zeichnung liegen in dem genannten Bureau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 1 ℳ. Copialiengebühren in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 1. October 1884. (2363)
Materialien-Bureau
der Königlichen Eisenbahndirection.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.






CoLibrì
COVER SYSTEM ®


8 032919 991355


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 082151736